

Die Entstehung des nordostbayerischen Eisenbahnnetzes

Politische, wirtschaftliche und verkehrsgeographische
Motive und Probleme

von

Dipl.-Kfm., Dipl.-Hdl. Günther Witt

aus

Nittenau

1968



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546208_0010

Die Entstehung des nordostbayerischen Eisenbahnnetzes

**Politische, wirtschaftliche und verkehrsgeographische
Motive und Probleme**

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des akademischen Grades

eines Doktors der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften

(Dr. rer. pol.)

an der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät
der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

vorgelegt

von

Dipl.-Kfm., Dipl.-Hdl. Günther Witt

aus

Nittenau

Die Entstehung
des nordostbayerischen Eisenbahnnetzes
Politische, wirtschaftliche und verkehrsgeographische
Motive und Probleme

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung des akademischen Grades
eines Doktors der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften
(Dr. rer. pol.)
an der Universität und Sozialwissenschaftlichen Fakultät
der Friedrich-Wilhelms-Universität Erlangen-Nürnberg



Referent: Privatdozent Dr. W. Frh. Stromer v. Reichenbach

Korreferent: Prof. Dr. E. Deuerlein

Tag der mündlichen Prüfung: 24. 7. 1968

Inhalt	Seite
Abkürzungsverzeichnis	III
Vorwort	IV
1. Kapitel: Die Verbindung der Donau mit dem Main	1
2. Kapitel: Die Nürnberg - Fürther - Eisenbahn	19
3. Kapitel: Das Projekt einer Nord-Süd-Bahn	
a) Die Bahn von Augsburg nach Nürnberg	24
b) Die Bahn nach Norden	35
4. Kapitel: Der Bau der Staatsbahn Augsburg - Nürnberg - Hof	56
5. Kapitel: Das Problem der großen Ost- Westverbindung	68
6. Kapitel: Die königlich privilegierte Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen	
a) Die Gründung der Gesellschaft	92
b) Der Bau der ersten Ostbahnlinien	107
7. Kapitel: Der Bahnbau im Norden	116
a) Die Bahn von Bayreuth nach Neuenmarkt	117
b) Die Bahn nach Coburg	120
c) Der Anschluß der Ostbahn nach Norden	129
d) Ein neuer Anschluß in Thüringen	151
8. Kapitel: Die Bahnbauten in Franken	166
9. Kapitel: Die Bayerische Waldbahn	184
10. Kapitel: Die Fichtelgebirgsbahn	206

11. Kapitel: Die Verstaatlichung der Ostbahn	223
--	-----

12. Kapitel: Ausblick	236
-----------------------	-----

Literatur- und Quellenverzeichnis

a) Bücher und Aufsätze	VI
b) Gedruckte Quellen	XV
c) Zeitungen und sonstige Quellen	XX
d) Akten	XXI

Verzeichnis der für den Bahnbau verantwortlichen Ministerien	XXII
--	------

Chronologische Übersicht der behandelten Bahnen mit Register	XXIII
--	-------

Übersichtskarten	XXVIII
------------------	--------

Abkürzungsverzeichnis

A	= Akten des kgl. Staatsministerium des kgl. Hauses und des Äußeren ¹⁾
AVM	= Archiv des Verkehrsmuseums
F	= Akten des kgl. Staatsministeriums der Finanzen ¹⁾
H	= Akten des kgl. Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten ¹⁾
HStA	= Hauptstaatsarchiv
I	= Geheime Rats-Akten des kgl. Staatsministeriums des Innern ¹⁾
K.d.Ab.	= Kammer der Abgeordneten (gedruckte Berichte)
K.d.R.	= Kammer der Reichsräte (gedruckte Berichte)
M	= Akten des Magistrats
Reg.Com.	= Akten des Regierungskommissars bei den bayer. Ostbahnen ¹⁾
Verw.R.	= Akten des Verwaltungsrates der bayer. Ostbahnen ¹⁾

1) Soweit nicht näher bezeichnet, befinden sich die Akten im Archiv des Verkehrsmuseums Nürnberg

Vorwort

In der vorliegenden Arbeit sollen die politischen, wirtschaftlichen und verkehrsgeographischen Gründe untersucht werden, weshalb die Eisenbahnen in Nordostbayern die heutige Linienführung erhielten.

Wegen der Fülle des Stoffes und um der Gründlichkeit der Arbeit willen, mußte ich mich auf Nordostbayern beschränken, dessen Raum ich im groben durch die Strecken Coburg - Nürnberg - Regensburg - Passau von den anderen Gebietsteilen Bayerns abgrenzen möchte. Es ließ sich dabei nicht vermeiden, auch andere Bahnen anzuführen, die eigentlich nicht zu diesem Raum gehören, deren Bau aber für den zentralen Verkehrsraum Nürnberg von großer Wichtigkeit war. Dennoch hielt ich die Beschränkung auf Nordostbayern für besonders sinnvoll. Einmal stießen hier die Interessen der bayerischen Staatsbahn und die der großen Privateisenbahngesellschaft des rechtsrheinischen Bayern, der bayerischen Ostbahn, aufeinander, zum anderen war die Anschlußpolitik Bayerns gegenüber Thüringen, Sachsen und Böhmen von anderen Grundsätzen bestimmt als nach Westen und Nordwesten. Eine Ausdehnung auf ganz Nordbayern hätte den Rahmen dieser Arbeit gesprengt, ähnlich, wie eine Ausdehnung des Zeitraumes über das Jahr 1875 hinaus. Mit der Verstaatlichung der Ostbahn lag das verkehrspolitisch wichtige Hauptbahnnetz im wesentlichen fest.

Bei der Fülle des Stoffes und der Art der Problemstellung konnten einige Bahnen nur sehr bescheiden behandelt werden. Ich glaubte mich hierzu berechtigt, wenn -wie bei der Bahn von Nürnberg nach Fürth- fundierte Literatur vorhanden war, bzw. wenn es sich um Nebenstrecken handelte. Für nähere Nachforschungen wurde dabei aber immer wieder auf vorliegende Arbeiten und Quellen verwiesen. Ansonsten habe ich versucht, die Linienführung eines größeren Raumes und Zeitabschnittes unter Ausschöpfung aller verfügbaren Quellen darzustellen, um damit wenigstens für den nordostbayerischen

Raum eine Lücke in der Literatur zu schließen. Meines Wissens wurden die von mir gesichteten Akten noch nie voll ausgewertet.

Vielleicht lassen sich durch diese Arbeit die immer wieder auftauchenden Vermutungen, aber auch die Vorwürfe entkräften, die auf die Kenntnis nur weniger Details gestützt, die Gründe für die fehlende oder mangelhafte Eisenbahnverbindung falsch darstellen.

Bedauerlicherweise konnten aber trotz intensiver Forschung nicht alle Gründe für eine Streckenführung und nicht jede Handlungsweise der Bahnverwaltungen voll geklärt werden. Die Querverbindungen der Bauinteressenten mit den führenden Kräften der Politik und der Wirtschaft waren damals - wie heute - nicht immer bekannt.

Meinem leider viel zu früh verstorbenen Lehrer, Herrn Professor Dr. Götz Freiherr von Pölnitz, möchte ich für seinen Rat und seine Hilfe besonders danken.

Mein Dank gilt auch den Archivverwaltungen, insbesondere dem Personal des Archives und der Bibliothek des Verkehrsmuseums in Nürnberg, durch deren Entgegenkommen mir erst die Arbeit ermöglicht wurde.

1. Kapitel: Die Verbindung der Donau mit dem Main

Früher als in irgendeinem deutschen Land beschäftigte man sich in Bayern mit dem Eisenbahnbau. Vorkämpfer dieser neuen Ideen war der spätere Oberstbergrat Joseph Ritter von Baader¹⁾, der bereits 1807 die englischen Bergwerks- und Industriebahnen nach seinem "neuen System" für Bayern nutzbar machen wollte. Da er damals mit seinen Vorschlägen nicht durchdrang, legte er 1812 eine umfangreiche Denkschrift vor, mit dem Titel "Zur Einführung der eisernen Kunststraßen im Königreich Bayern"²⁾. In dieser Denkschrift suchte er wiederum seine Konstruktion, besonders der Eisenbahnwagen, zu empfehlen³⁾.

- 1) Näheres: Hauck, Erhard, Joseph Ritter von Baader, ein bayerischer Journalist und Vorkämpfer des deutschen Eisenbahnwesens, Diss. München 1933
Siber, Thaddäus, Gedächtnisrede auf Joseph von Baader, gelesen in der öffentlichen Sitzung der königlich Bayer. Akademie der Wissenschaften am 28. März 1836, München 1836
Beckh, Max, Deutschlands erste Eisenbahn Nürnberg - Fürth, Nürnberg 1935, S. 27 ff.
- 2) Beckh, Max, a.a.O., S. 32
- 3) Die Konstruktionsprinzipien für von Baaders - lediglich für den Warentransport berechneten - Pferdebahn sind ausführlich in seinem 1817 erschienenen Werke "Neues System der fortschaffenden Mechanik" dargestellt. Alle früheren Schriften, die hier angegeben sind, enthalten nur Andeutungen über sein "neues System".
Das Bemerkenswerte an dieser Bahn war der Wagen. Es war ein einfacher Fuhrwerkswagen, auf dessen Achsen für den Betrieb auf der Schiene je zwei kleine Laufräder mit seitlichen Leitrollen zur Spurhaltung angebracht waren. Der Wagen konnte damit sowohl auf der Schiene, als auch auf der Straße laufen, ohne daß umgeladen werden mußte. Damit die größeren Fuhrwerksräder beim Transport auf der Schiene nicht mitliefen, mußten die flachen, gußeisernen Schienen auf hohen Steinunterlagen gelagert werden. Gezogen wurde der Wagen von Pferden, die im Gespann neben den Gleisen liefen.
Siehe: Marggraff, Hugo, Die kgl. bayer. Staatseisenbahnen in geschichtlicher und statistischer Beziehung, München 1894, S. 8
Beckh, Max, a.a.O., S. 32

Um sein System praktisch vorführen zu können, regte von Baader schon 1814 an, versuchsweise eine Pferdebahn von Nürnberg nach Fürth zu bauen. Für diesen Großversuch fanden sich aber keine Geldgeber¹⁾. Von Baader stellte daraufhin ein Modell seiner Bahn her, das, wie es bei Beckh heißt, "vom König Maximilian Joseph, vom Kaiser von Österreich, dem Zaren Alexander I. von Rußland und vielen bedeutenden Persönlichkeiten gebührend bewundert" wurde²⁾.

Angeregt durch die Beachtung, die seine Bahn fand, überreichte von Baader der bayerischen Staatsregierung 1815 eine Untersuchung über eine Eisenbahn von Kitzingen über Nürnberg nach Regensburg. Die Anlagekosten dieser selbstverständlich nach seinem System errichteten, ausschließlich für den Frachttransport berechneten Pferdebahn, errechnete von Baader einschließlich der 800 Wagen und 44 Pferde mit 2,5 Mill. fl.. Der Reingewinn sollte 25 Prozent betragen³⁾.

Auch diese Anregung für einen Großversuch fand nicht die Beachtung, die sich von Baader wünschte. Die Staatsregierung stellte ihm lediglich die Mittel für ein arbeitendes Modell mit 3 Wagen zur Verfügung⁴⁾. Mit diesen Mitteln experimentierte von Baader im Jahre 1818 an einer wirklichen Eisenbahn in halber Naturgröße im Hofraum der kgl. Maschinenwerkstätte des Brunnenwesens in München⁵⁾.

1) Mayer, Arthur von, Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart, Berlin 1891, S. 25 f.

2) Beckh, Max, a.a.O., S. 34

Am 27. April 1815 wurde von Baader vom König Max Joseph ein 25jähriges Privileg auf seine Konstruktion gewährt, das erste im deutschen Eisenbahnwesen überhaupt erteilte Patent.

Marggraff, Hugo, a.a.O., S. 7

Fotokopie in: Bücherei des Verkehrsmuseums Nürnberg IR1

3) Abgedruckt in: Archiv für die Geschichte und Staatskunde von Bayern, herausgegeben von Karl Christian v. Mann, I. Bd., II. Heft, München 1817, S. 35 ff.

4) Beckh, Max, a.a.O., S. 34

5) Von Baader war Direktor des Bayer. Wasser- und Straßenbaues.

Seine Experimente scheinen sehr erfolgversprechend gewesen zu sein, denn die Münchner Stadtchronik vom 22. April 1818 meldete, daß die bayerische Kronprinzessin einen mit 16 Zentner beladenen Wagen bequem mit einer Hand fortzog¹⁾.

Als der Landtag 1819 zusammentrat, suchte von Baader Anhänger für seine Pläne zu gewinnen²⁾. Wirklich kam auch von Baaders Eisenbahn, angeregt durch die Abgeordneten Heydekam und Mehmel, mehrmals zur Sprache. Von verschiedener Seite wurde vorgeschlagen, auf der dafür sehr geeigneten Straße zwischen Nürnberg und Fürth, einen ersten Versuch mit von Baaders System zu machen. Der Gegenstand wurde zwar der eingehenden Untersuchung empfohlen, zu einem Beschlusse kam es jedoch nicht. Der Abgeordnete Heydekam brachte daher am Schluß der Verhandlungen einen von der Kammer unterstützten Antrag ein, von Baader in einem Gelände, das alle möglichen Schwierigkeiten darbierte, die Möglichkeit zu geben, geeignete Versuche mit einer Eisenbahn in natürlicher Größe und mit einer großen Anzahl von Wagen anzustellen. Er sollte damit alle seine Erfindungen - auch die noch nicht bekannten - praktisch beweisen. Außerdem wünschte der Abgeordnete, daß von Baader unverzüglich eine Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth herstelle und eine Verbindung von Donau und Main prüfe³⁾.

Diese Empfehlungen halfen nicht. Inzwischen war nämlich der bereits unter Karl dem Großen verfolgte Plan, Main und Donau durch einen Kanal zu verbinden, durch verschiedene Schriften

1) Marggraff, Hugo, a.a.O., S. 7

Hauck, Erhard, a.a.O., S. 13

2) Er überreichte der Kammer 120 Exemplare eines Aufsatzes über Eisenbahnen und stellte im kgl. Hofbaustadel ein Eisenbahnmodell auf.

Leonhardy, Heinrich, Die Anfänge des Eisenbahnwesens in Bayern, Diss. Erlangen 1911, S. 4

3) Leonhardy, Heinrich, a.a.O., S. 4 f.

K.d.Abg. 1819, Prot. Bd. XIV, S. 566 ff., S. 599,
Prot. Bd. VIII, S. 237 ff.

neu angeregt worden¹⁾.

Als 1819 in der Kammer der Abgeordneten die Verbindung des Maines mit der Donau durch einen Kanal zur Sprache kam, angeregt durch den pensionierten Landbauinspektor Bischoff, beauftragte die Regierung einen der vielen Gegner von Baaders und dessen Nachfolger als Direktor des Bayer. Wasser- und Straßenbaues, Georg Ritter von Reichenbach, mit der Untersuchung, ob Donau und Main durch einen Kanal verbunden werden könne. Der Bericht fiel positiv aus²⁾.

Von Baader bereitete daher für die nächste Ständeversammlung eine weitere Schrift vor, die er den beiden Kammern widmete³⁾. In dieser Schrift behandelte von Baader die strittige Frage, ob Donau und Main durch einen Kanal oder eine Eisenbahn zu verbinden sei. Besonders scharf nahm er Stellung gegen die "Kanalomanie" und besonders gegen den Entwurf von Reichenbachs, dessen Kostenvoranschlag von 6 Mill. fl. er auf 12 Mill. fl. schätzte. Eine Eisenbahn zwischen Marktbreit und Donauwörth sollte nach seinem System nur 2 Mill. fl. kosten. Durch ausführliche Fracht- und Verkehrsberechnungen suchte von Baader sein Projekt zu begründen. Seine Schrift schließt mit dem Antrage, man solle ihm 6.000 fl. zur Verfügung stellen, damit er einen entscheidenden Versuch mit einer Eisenbahn in natürlicher

1) Regnet, Michael Georg, Einige Fingerzeige zur Beförderung des großen Projektes, die Donau mit dem Rheine zu vereinigen, Nürnberg 1801

Lips und Fick, Der Kanal in Franken, ein Versuch auf die herrschende Opinion über diesen Gegenstand zu wirken und die Aufmerksamkeit des Publikums auf die Richtigkeit und allgemeine Möglichkeit desselben hinzuleiten, Erlangen 1805

Portia, G. von, Die Verbindung der Elbe und Oder mit der Donau und dem Rhein als Nachtrag zur Wasserstraße von München nach Tyrol und an den Bodensee, München 1808

Fick, Friedrich, Mein letzter Versuch für die Floß- und Schiffbarmachung des schönen Rednitzflusses in Franken, Nürnberg 1816

Vgl. zur Geschichte: Schanz, Gustav, Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale, Bamberg 1894

2) K.d.Abg. 1819, Prot. Bd. XIV, S. 566 ff., S. 599
Marggraff, Hugo, a.a.O., S. 9

3) Baader, Joseph von, Über die Verbindung der Donau mit dem Mayn und Rhein und die zweckmäßigste Ausführung derselben, Sulzbach 1822

Größe auf einer Straße von 1/4 Stunden machen und die Gegend zwischen Donauwörth und Marktbreit genau untersuchen könne.

Auch die Fürsprecher des Kanals waren nicht untätig. Neben verschiedenen anderen Bittschriften an den Landtag ist besonders die Abhandlung des Grafen Julius von Soden zu erwähnen, die eine vollständige historische Zusammenstellung aller bisher bekanntgewordenen Projekte von Wasserstraßen und Stromverbindungen in Bayern enthält¹⁾.

Die Entscheidung, ob ein Kanal oder eine Eisenbahn Donau und Main verbinden sollte, war noch nicht gefallen. Zwar stellten mehrere Abgeordnete in der Kammersitzung von 1822 den Antrag, von Baader die gewünschte Summe von 8 000 fl. zu bewilligen, doch wurde die Frage nicht weiter behandelt²⁾.

Ahnlich verliefen auch die Landtagsverhandlungen von 1825. Auch hier wurden verschiedene Stimmen zu Gunsten des neuen Verkehrsmittels laut, doch die Regierung schenkte ihnen kein Gehör³⁾. Von Baader wandte sich daher selbst an das Finanzministerium und bat die Staatsregierung, die Verkehrsfrequenz zwischen Donau und Main zu ermitteln und das Gelände zwischen Donauwörth und Marktbreit zu untersuchen.

Außerdem erbat er sich 8 000 fl., um einen Versuch im Großen mit zwei Bahnstrecken durchführen zu können. Dabei sollte eine Bahnstrecke nach seiner Konstruktion gebaut werden, die andere nach englischem Muster⁴⁾.

Die geforderte Summe wurde ihm auch im Juli 1825 von König Max Joseph bewilligt. Nun errichtete von Baader in dem ihm hierzu eingeräumten Schloßparke zu Nymphenburg nebeneinander zwei 228 m lange, ellipsenförmige Bahngleise mit Steilrampen. Die eine nach englischer Bauart aus geschmiedeten Schienen

1) Soden, Julius von, Der Maximilianskanal, Über die Vereinigung der Donau mit dem Main und Rhein, Nürnberg 1822

2) K.d.Abg. 1822, Beil. Bd. VIII, S. 189

3) K.d.Abg. 1825, Beil. Bd. III, S. 178, 457 ff.,
Beil. Bd. VI, S. 211 ff., S. 245 ff.

Siehe auch: Leonhardy, Heinrich, a.a.O., S. 7 ff.

4) Lutz, Kosmas, Der Bau der bayer. Eisenbahnen rechts des Rheines, München - Leipzig 1883, S. 3

auf Holzschwellen und englischen, mit Spurkränzen versehenen Wagen, die andere nach seiner Bauart, mit gegossenen Schienen auf erhöhten Steinunterlagen mit den schon beschriebenen Wagen.

Im Frühjahr 1826 wurden in Gegenwart verschiedener Kommissionen mehrfache Versuche ausgeführt¹⁾. Dabei wurde auf allerhöchsten Befehl dem geheimen Oberbaurat Leo von Klenze die Leitung der kommissarischen Prüfung und Begutachtung der Probeeisenbahn von Baaders anvertraut. Die Kommission, bestehend aus Vertretern des Bau-, Post- und Zollwesens und Sachverständigen des Wagenbau- und Schmiedegewerbes waren in der Mehrzahl der Ansicht, daß das System von Baaders mit der Möglichkeit, die Wagen sowohl auf der Straße, als auch auf der Schiene zu verwenden, besondere Vorteile biete. Die Ausführung solcher Bahnen müsse sich jedoch in Bayern vorläufig noch auf kurze Strecken im ebenen Gelände und für Bergwerke, Fabriken, große Bauten usw. beschränken²⁾.

In Regierungskreisen war man derselben Ansicht. Vielleicht hatte man sich schon mit dem Kanalprojekt zu vertraut gemacht. So wurden auf ministeriellen Antrag die weiteren Vorarbeiten für eine Pferdebahn zwischen Donauwörth und Marktbreit eingestellt. Andererseits sollte aber das Hauptresultat der Prüfung der von Baaderschen Eisenbahn dem Handelsstande von Nürnberg und Fürth mit der Aufforderung bekanntgegeben werden, sich über die Vorteile einer solchen Bahn zwischen Nürnberg und Fürth zu äußern. Ein greifbares Ergebnis wurde jedoch durch die Versuche nicht erzielt.

Von Baader jedoch ruhte nicht. Als er sich wiederum an den König wandte, diesmal zur Erprobung der von ihm erfundenen - und angeblich von dem Engländer Palmer nachgeahmten - so-

1) Näheres über die Versuche in Nymphenburg enthält Joseph von Baaders Rede in der Festsitzung der Akademie der Wissenschaften vom 25. August 1826: "Über die Vorteile einer verbesserten Bauart von Eisenbahnen und Wagen ...". Siehe auch: Baader, Joseph von, Über die Vorteile einer verbesserten Bauart von Eisenbahnwagen und Eisenbahnen, München 1826, in: Bücherei des Verkehrsmuseums Nürnberg Leonhardy, Heinrich, a.a.O., S. 10 f.

2) Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 4

genannten schwebenden, einschienigen Eisenbahn für Pferdezug, wies der König seine Bitte ab. Ludwig meinte: "Auf seine Kosten kann Baader neue Versuche mit Eisenbahnen anstellen; die bereits von ihm gemacht wurden, haben den ersten Kostenvoranschlag nicht unbedeutend übertroffen, zu neuen kann kein Geld gegeben werden"¹⁾.

Der Landtag von 1827/28 schaffte die Gelegenheit, die Bahnfrage erneut aufzugreifen²⁾. Nachdem von Baader im Herbst 1827 die Gegend zwischen Donau und Main bereist hatte, reichte er eine Eingabe ein und schlug als günstigste Ausgangspunkte für eine Bahn wiederum Marktbreit und Donauwörth vor. Er schilderte in anschaulicher Weise seine Bedenken gegen künstliche Wasserstraßen überhaupt und insbesondere gegen einen Donau-Main-Kanal, ein Projekt, das er der Eisenbahn gegenüber als veraltet hinstellte. Jeder müsse doch einsehen, daß der beste und vorteilhafteste Weg, durch den man eine kommerzielle Verbindung zwischen zwei schiffbaren Strömen erreichen könne, der sei, welcher die kürzeste Verbindung bei größter Leichtigkeit, Schnelligkeit, Sicherheit und Billigkeit des Transportes biete³⁾.

Die Vorschläge von Baaders wurden in der Kammer besonders von Freiherr von Aretin unterstützt. Er führte aus, daß Eisenbahnen kaum zu berechnende Vorteile vor Kanälen hätten

-
- 1) Signat vom 16. Januar 1827, zitiert nach: Marggraff, Hugo, a.a.O., S. 9
Bis heute ist König Ludwigs Einstellung zum Eisenbahnwesen dunkel. Man kann vielleicht so sagen: In der ersten Zeit seiner Regierung, wie auch schon als Kronprinz, war Ludwig für von Baaders Ideen zugänglich. Nach mancherlei Fehlversuchen und vielerlei Kosten hatte er sich dem Kanalbau zugewandt und blieb von da an zeitlebens ein treuer Anhänger und Förderer dieser Idee.
- 2) K.d.Abg. 1827/28, Prot. Bd. XV, S. 754, Prot. Bd. XVII, S. 286, Beil. Bd. XI, S. 101
- 3) Baader, Joseph von, Über die Vorzüge einer verbesserten Bauart von Eisenbahnen vor den schiffbaren Kanälen, mit besonderer Beziehung auf die vorgeschlagene Verbindung der Donau und des Rheins, München 1828
Auch in: K.d.Abg. 1827/28, Beil. Bd. III, S. 344 ff.

und daß eine Regierung, die mit den Fortschritten der menschlichen Kenntnisse mithalten wolle, das ältere Kanalsystem verlassen und sich dem Eisenbahnsystem zuwenden müsse¹⁾. Der Antrag von Baaders und von Aretins wurde ohne Erfolg an die Staatsregierung weitergegeben²⁾. Anscheinend ließ sich König Ludwig von dem einmal gefaßten Entschlusse, die beiden Flüsse durch einen Kanal zu verbinden, nicht mehr abbringen, auch als Friedrich List in den Streit eingriff.

Als Friedrich List sich im April 1827 zum ersten Male mit von Baader in Verbindung setzte³⁾, war er noch nicht sicher, ob eine Eisenbahn oder ein Kanal zwischen Donau und Main günstiger für Bayern sei.

Von Baader kämpfte für seine Eisenbahn, besonders auch, weil er soviel Schmähungen und Zurücksetzungen wegen seiner Bahn erfahren hatte. Er ließ die Briefe Friedrich Lists, obwohl sie ursprünglich nicht für die Öffentlichkeit bestimmt waren, in der Beilage der Allgemeinen Zeitung von 1827 abdrucken und suchte sie durch eigene Aufsätze zu unterstützen. Dabei entspann sich eine Auseinandersetzung mit dem eifrigsten Verfechter des Kanalbaugedankens, dem Oberbaurat Freiherrn von Pechmann, der in drei Artikeln antwortete⁴⁾. Von Baaders Warnungen vor einem Kanal setzte Pechmann den Vorwurf entgegen, daß von Baader über eine Sache urteile, die noch in der Untersuchung schwebe. Zudem griff er von Baaders Berechnungen an.

Von Baader hielt aber seine Angaben aufrecht. Bei der Persönlichkeit von Baaders, der sich immer von allen Seiten ange-

1) K.d.Abg. 1827/28, Prot. Bd. IV, S. 231

2) K.d.Abg. 1827/28, Beil. Bd. VIII, S. 15
Leonhardy, Heinrich, a.a.O., S. 13

3) List, Friedrich, Schriften, Reden, Briefe, herausgegeben von Erwin Beckerath, Karl Goesser, Friedrich Lenz, William Notz, Edgar Salin, Artur Sommer, Bd. III, 2. Teil, Berlin 1929, S. 531

4) Vgl.: Allgemeine Zeitung, Augsburg, Verlag der J. G. Cottaschen Buchhandlung in Stuttgart, 1827, Beilage Nr. 295 - 297, 313 - 315

feindet sah, ist es nicht verwunderlich, daß diese Artikel häufig den Boden der sachlichen Auseinandersetzung verließen und eine starke persönliche Zuspitzung erhielten¹⁾. Erst im Herbst 1828 schaltete sich Friedrich List wieder in den Streit ein. Vom 1. bis 5. September 1828 schrieb er an von Baader fünf Briefe über Kanäle und Eisenbahnen. In diesen Briefen stellte List seine diesbezüglichen Erfahrungen in Amerika zusammen und suchte sie für Bayern zu verwerten. Da diese Briefe aber den Umfang eines kleinen Buches angenommen hatten, entschloß er sich, das Manuskript nicht an von Baader zu schicken, sondern an seinen Freund, Ernst Weber in Gera, mit dem Auftrage, sie veröffentlichen zu lassen²⁾.

Im ersten Brief dieser "Mitteilungen aus Nordamerika" beschäftigte sich List in der Hauptsache mit der Frage, ob der Bau von Kanälen oder Eisenbahnen zweckmäßiger sei. "Auch hier", schrieb er, "sind die Meinungen noch geteilt, ob Kanäle oder Eisenbahnen vorzüglicher seien, allein die Majorität ist neuerlich entschieden für die Eisenbahnen: 1. wegen der viel kürzeren Unterbrechung durch Frost und Reinigung, 2. wegen der viel geringeren Anlage- und Unterhaltungskosten, 3. weil der Bau viel schneller vonstatten geht, 4. wegen des viel schnelleren Transports, 5. weil bei weitem nicht so viele unvorhergesehene Hindernisse in den Weg treten, 6. weil während des Baues auch die kleinsten fertigen Strecken benützt werden können ..." ³⁾ Dabei ist zu beachten, daß sich Lists damaliger Vergleich auf mit Pferden betriebene Eisenbahnen und Kanäle bezog.

1) Allgemeine Zeitung, a.a.O., 1827, Beilage Nr. 333 -335, 337

2) List, Friedrich, Mitteilungen aus Nordamerika, Hamburg 1829, in: List, Friedrich, Schriften, Reden, Briefe, a.a.O., Bd. III, 1. Teil, S. 81 ff. Auch diese Briefe wurden von Baader auszugsweise in der Allgemeinen Zeitung veröffentlicht.

3) List, Friedrich, Schriften, Reden, Briefe, a.a.O., Bd. III, 1. Teil, S. 84 f. Leonhardy, Heinrich, a.a.O., S. 14

Trotz seiner großen Vorliebe für Eisenbahnen erkannte List schon damals die Wichtigkeit der Kanäle. "Das Wahre ist ohne Zweifel, daß Kanäle vorzuziehen sind, 1. im flachen Lande, wo wenig Schleusen, kein Mangel an Wasser und günstiger Boden, 2. beim Transport von Bauholz und überhaupt bei einem starken Transport sehr schwerer Gegenstände"¹⁾.

Im ganzen gesehen gibt List in seinen Briefen den Plänen von Baaders entschieden den Vorzug, besonders als er im letzten Brief zusammenfaßt und die Donau-Main-Verbindung vorausschauend als Anfang eines ganzen Netzes von Bahnen sah, das bis an die Nordsee reichte. Von diesem Standpunkte stellte er drei Hauptlinien für Bayern auf:

1. Von Bamberg über Nürnberg - Donauwörth - Augsburg - Memmingen nach Lindau.
2. Von Kitzingen über Nürnberg - Regensburg nach München.
3. Von Günzburg über Augsburg - München bis zur südöstlichen Grenze.

Und als Nebenlinien:

1. Von Bayreuth zur Hauptlinie 1 (Bamberg)
2. Von einem Punkt an der Tauber nach der Hauptlinie 1²⁾.

Dabei verwies er gleichzeitig auf die Vorteile, die ein solches zusammenhängendes System von Eisenbahnen für den Verkehr in und mit Bayern bringen würde³⁾.

Vertieft und geschlossen wurden Lists Ausführungen in weiteren Briefen an seinen Freund Ernst Weber in Gera, die von diesem wiederum veröffentlicht wurden⁴⁾. In diesen Briefen verglich List nicht mehr, ob Eisenbahnen oder Kanäle zweckmäßiger seien, sondern verkündete nur noch die Vorzüge der Eisenbahnen. "Eisenbahnen lassen die Herstellung eines gan-

1) List, Friedrich, Schriften, Reden, Briefe, a.a.O., Bd. III, 1. Teil, S. 86

2) List, Friedrich, Schriften, Reden, Briefe, a.a.O., Bd. III, 1. Teil, S. 105 f.

3) Näheres: Leonhardy, Heinrich, a.a.O., S. 16 ff.

4) Erschienen als "Nachtrag zum 1. Hefte der Mitteilungen aus Nordamerika von Fr. List", herausgegeben von E. Weber und E. W. Arnoldi, Hamburg 1829, in: List, Friedrich, Schriften, Reden, Briefe, a.a.O., Bd. III, 1. Teil, S. 116 ff.

zen Systems zu, während Kanäle nur einzelne gegebene Punkte, die häufig nicht gerade Haupthandels- oder -produktionspunkte sind, miteinander verbinden. Bei den Kanälen ist man durch den Lauf der Flüsse, durch das Terrain und das benötigte Wasser an eine gewisse, oft große Umwege beschreibende Route gebunden; man muß da anfangen, wo das Wasser anfängt, und da aufhören, wo das Wasser aufhört; wie vorteilhaft auch eine weitere Verbindung sei, man kann nicht weiter gehen. Bei den Eisenbahnen ist man von dem Terrain viel weniger beherrscht. Man kann die Karte eines ganzen Landes überblicken, die Haupthandels- und -produktionspunkte ausstecken und nach ihnen die Linien ziehen. In dem ganzen System und in der Kürze der Route aber liegt eben das durchgreifend Nützliche und Förderliche für das Ganze der Nationalindustrie. Betrachten wir in dieser Beziehung die Kanal- und Eisenbahnprojekte in Bayern. Die kürzeste Linie, um den Haupthandelspunkt Marktbreit mit dem Hauptpunkt Augsburg in Verbindung zu bringen, geht über Donauwörth. Die kürzeste Linie, um aus dem Innern Bayerns Getreide nach dem Untermain zu bringen, ist Nürnberg und Marktbreit. Die kürzeste Linie, um von da Getreide nach der Schweiz zu bringen, ist Augsburg, Memmingen, Lindau. Die kürzeste Linie, um den Hauptpunkt München mit dem Norden in Verbindung zu bringen, ist Nürnberg und Bamberg. Was wird nun für alle diese Zwecke dadurch erreicht, daß die Waren von der Mündung der Rednitz nach der Mündung der Altmühl gehen? Für den inneren Verkehr nur sehr wenig und für den auswärtigen, wegen des großen Umweges, fast nichts. Ein ganzes Kommunikationssystem aber, wie die Industrie in Bayern es erfordert, ist vermittelt Kanälen durchaus unausführbar, und wäre es ausführbar, so würde ein Aufwand von hundert Millionen und eine Zeit von zweien Menschenaltern kaum zu reichen, es herzustellen, und wäre es hergestellt, so würde es weder die Prozente des Aufwands einbringen, noch dem nationalökonomistischen Zwecke entsprechen¹⁾.

1) List, Friedrich, Schriften, Reden, Briefe, a.a.O., Bd. III, 1. Teil, S. 116 f.

Mit dieser Veröffentlichung gab sich List jedoch nicht zufrieden¹⁾. Er wandte sich selbst an König Ludwig und teilte ihm seine Erfahrungen und Ansichten in einer besonderen Denkschrift mit.

Diese Denkschrift wurde König Ludwig mit Lists "Mitteilungen aus Nordamerika" nach Rom nachgesandt. Von dort schrieb er unterm 19. April 1829 an seinen Minister Eduard von Schenk: "Lesen Sie 'Mitteilungen aus Nordamerika von Fr. List, 1. Heft'. Trotz allem Gesagten dürften dennoch (wenn die Mittel vorhanden) Canäle zwischen München und der Donau, und der Donau und dem Main, Eisenbahnen vorzuziehen seyn. Ein gar nicht bemerkter Hauptgrund für erstere ist die Dauer. Wie leicht können in einem Kriege Eisenbahnen zerstört werden bis auf die Spur, ein Canal aber (für dessen Speisewasser gesorgt) kann nach Jahrhunderten leicht wieder hergestellt werden". Anschließend warnte der König, von Baader mit Eisenbahnbauten zu beschäftigen, da ihm die Nymphenburger Miniatureisenbahn zu kostspielig erschien²⁾.

1) Die späteren Zustände des Kanals zeigen uns, wie recht List mit seiner Warnung hatte. Besonders 1852 trat sehr deutlich die inzwischen eingetretene Wandlung in der Beurteilung des Donau-Main-Kanals zu Tage. Gegen schärfsten Widerspruch wurde der staatliche Ankauf aller Aktien beschlossen.

Während noch vor kaum eineinhalb Jahrzehnten das Kanalprojekt das Entstehen der Eisenbahnen hinderte, nannte man jetzt den Kanal ein "total verunglücktes Unternehmen" und sprach ihm jegliche allgemeine Bedeutung ab. Den Haupttrag des Kanals für die Zukunft sah man in der Fischerei. Es wurde vorgeschlagen, den bisherigen staatlichen Aktienanteil lieber "à tout prix" zu verkaufen oder zu verschenken, etwa an Nürnberg oder Bamberg, als alle Aktien aufzukaufen.

K.d.Abg. 1852, Sten. Ber. Bd. III, S. 191 ff.

2) Lenk, Leonhard, Bayerische Eisenbahngeschichte, in: Bayerland, April 1962, S. 108

Heigel, Carl Theodor, Ludwig I., König von Bayern, Leipzig 1872, S. 330

Vgl.: Brief von Baader an List vom 18. Februar 1829, in: List, Friedrich, Schriften, Reden, Briefe, a.a.O., Bd. III, 2. Teil, S. 691

Vgl. auch das Signat König Ludwigs I. vom 18. Mai 1829: "Mir scheint nicht nur geeignet, daß zwischen Nürnberg und der Donau ein Kanal gezogen wird, sondern gleichfalls zwischen der Donau und dem Main. Nach Jahrhunderten kann ein Kanal leicht hergestellt, eine Eisenbahn hingegen schnell vernichtet werden." Zit. nach Beckh, Max, a.a.O., S. 41

Von Pechmann wurde beauftragt, die Kanalpläne in die Tat umzusetzen. Zunächst veröffentlichte er 1832 den Entwurf für den Kanal. Diese umfangreiche Druckschrift sollte für die Kanalidee werben¹⁾.

Nach dem Vorwort wurde zunächst auf die allgemeine Nützlichkeit einer Verbindung zwischen der Donau und dem Main hingewiesen, durch die nicht nur alle Vorteile der Handelsschiffahrt auf dem Rheine, nach Holland und in die Nordsee gesichert seien, sondern durch die, über die bereits gebauten oder noch zu bauenden französischen Kanäle, der Handel mit beinahe allen französischen Seehäfen, sowohl des Mittelmeeres, als auch des Atlantischen Ozeans und des Kanals offenstehe. Da voraussichtlich auch noch die Verbindung des Mains mit der Weser und dieser mit dem Rheine und der Elbe zustande kommen werde, so werde die Donau auch mit den Seehäfen an der Nord- und der Ostsee in Verbindung treten. Die Donau gewähre zwar jetzt für den Handel nach dem Süden und dem Osten noch keinen sehr großen Nutzen, aber dieser müsse kommen, wenn die Hindernisse der Schiffahrt und des Handels auf diesem Strome und dem Schwarzen Meere beseitigt seien. Welcher Fluß könnte wichtiger sein, als die von der Natur selbst durch den größten Teil Europas gezogene Wasserstraße? Welcher Kanal wichtiger, als der zur Verbindung der Donau mit dem Norden und dem Westen?

Nach diesen weiten Ausblicken wurden sodann die unmittelbaren Vorteile des Kanals für Bayern besprochen, das ohnehin durch seine Entfernung von den großen Handelswegen Absatzschwierigkeiten habe. Neuerdings sei Bayern auch noch durch die Zollschranken des Auslandes und durch die Hebung der eigenen Industrie und Landwirtschaft in Österreich in Bezug auf seine Getreide- und Holzausfuhr dahin sehr beeinträchtigt. Es müsse ein Ausweg gefunden werden, der nur im Kanal zwischen Donau und Main liegen könne. An diesem Kanal würden auch zahlreiche Mühlen entstehen und der Mehlhandel dadurch

1) Pechmann, Heinrich Freiherr von, Entwurf für den Kanal zur Verbindung der Donau mit dem Main. Auf allerhöchsten Befehl herausgegeben von: Heinrich Freiherr von Pechmann, München 1832

bedeutend zunehmen. Die gesteigerten Einnahmen aus den Staatsforsten würden allein schon die Baukosten decken. So werde der Kanal allgemein Segen bringen.

Es folgte dann eine Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile von Eisenbahn und Kanal, wobei der Kanal den Vorzug genoß. Daraufhin schloß sich der technische Entwurf des Kanals an.

Hier konnte von Baader nicht ruhen. Er veröffentlichte in der Beilage Nr. 38 der Allgemeinen Zeitung vom 28. Januar 1833 einen Aufsatz über: "Deutsche Eisenbahnen- zweckmäßigste Verbindung des Mains und der Donau - Bayerisch-Hanseatische Eisenbahn". Darin faßte er nochmals alle Nachteile des Kanals zusammen und schrieb: "Wenn man indessen die im allgemeinen bedeutenden Kosten, welche der Bau und die Unterhaltung solcher Kanäle in jeder nicht ganz flachen Gegend verursachen, und die vielen Lokalhindernisse erwägt, welche die Ausführung in mancher Lage und Richtung unmöglich machen; wenn man insbesondere denkt, wie äußerst langsam und beschwerlich und eben darum kostspielig die Fahrt auf dem Kanale""durch 94 Schleusen und den auf den von Bamberg bis Kitzingen ungewein schwer und in trockenen Jahrgängen oft gar nicht fahrbaren Main sein würde, so geht für jeden Unbefangenen die klare Überzeugung hervor, daß die Ausführung und Benützung dieses Kanals nur mit einem sehr empfindlichen Verluste für die Unternehmer möglich wäre, wie dies bekanntlich mit den meisten, auch den frequentesten Kanälen in England und Frankreich der Fall ist."

Auch diesmal konnte von Baader nicht durchdringen, obwohl sich auch der Straßen- und Wasserbaudirektor von Wiebeking, wahrscheinlich auf Grund einer persönlichen Feindschaft zu

von Pechmann, zu den Kanalgegnern gesellte¹⁾.

König Ludwigs offensichtliche Vorliebe für den Kanalbau bedeutete freilich kein Nein für die Eisenbahnen, wehrte er sich doch energisch gegen den Vorwurf, daß in Bayern "nichts Neues, keine Verbesserung eingeführt" werden sollte²⁾. So forderte König Ludwig ein Sachverständigengutachten von Leo von Klenze und von seinem Innenminister Freiherrn von Schenk³⁾. Beide Gutachten sprachen sich für die Eisenbahn aus. Diesen Ausführungen trat Oberbaurat von Pechmann entgegen. Er griff die augenscheinlich schwächsten Punkte der Beweisführung Lists, besonders seiner letzten Schriften an und führte u.a. aus: "Es ist nutzlos, über den allgemeinen Vorzug des einen oder des anderen Transportmittels entscheiden zu wollen, weil jedes derselben unverkennbare Vorteile gewährt, über deren

1) Wiebeking, Ritter von, Beweis auf örtliche Untersuchung und auf die Lehren der Kanalbaukunde gegründet, daß der 1832 auf Staatskosten bekannt gemachte Entwurf zu einem Kanal zwischen der Donau und dem Main in der Ausführung nicht gelingen könne, München 1834
Bereits 1822 hatte von Pechmann in München eine Schrift veröffentlicht, mit dem Titel: "Über den früheren und gegenwärtigen Zustand des Wasser- und Straßenbaues im Königreiche Bayern". Durch diese Schrift fühlte sich von Wiebeking angegriffen und veröffentlichte seinerseits eine Erklärung, worauf von Pechmann ein Pamphlet mit folgendem Titel drucken ließ: "Beleuchtung der vom geheimen Rate von Wiebeking unter dem Titel: 'Abgedrungene Erklärung' herausgegebene Druckschrift und einige Blicke auf seine Verwaltung des Wasser- und Straßenbaues des Königreiches Bayern", München 1822
In dieser Schrift rügte von Pechmann vor allem, daß sich Wiebeking nicht genügend um den Straßenbau kümmere, rügte seine Verwaltung (S. 50), rügte die Prüfungen, die Wiebeking abgenommen hatte. Sie waren nach von Pechmanns Ansicht zu leicht, außerdem dienten sie dem Ruhme Wiebeking. Auf die Frage, welches die vorzüglichsten Brücken seien, mußten die Prüflinge antworten: "'Die von Herrn Generaldirektor, dem geheimen Rat von Wiebeking, erfundene Bogenbrücke'. Die anderen vorkommenden Fragen durften auf diese Antwort hin wohl ein bißchen ungeschickt beantwortet werden". (S. 44)

Alle Schriften in der Bücherei des Verkehrsmuseums Nbg.

2) Lenk, Leonhard, a.a.O., S. 109

3) Inhalt der Gutachten in: Leonhardy, Heinrich, a.a.O., S. 21 ff.

Siehe auch: List, Friedrich, Schriften, Reden, Briefe, a.a.O., Bd. III, 2. Teil, S. 695

relatives Übergewicht nur in jedem einzelnen Falle geurteilt werden kann. Die Erfahrung in allen Ländern, wo man bisher Eisenbahnen und Kanäle gebaut hat, scheint jedoch gelehrt zu haben, daß die ersteren meist nur da einen unzweifelhaften Vorzug verdienen, wo die Ausführung der Kanäle durch zu große Schwierigkeiten oder durch Unmöglichkeit gehindert war, und daß der größte Vorteil der Eisenbahnen darin besteht, daß man durch sie den Verkehr auch da erleichtern kann, wo es durch Kanäle, der Ortsverhältnisse wegen, nicht mehr möglich ist."¹⁾

Die Entscheidung war gefallen. König Ludwig hatte sich schon mehrmals für das Kanalprojekt ausgesprochen. Nun wollte er den Kanal bald verwirklicht sehen²⁾.

1) Vortrag von Pechmanns in der Sitzung der Obersten Baubehörde vom 6. April 1830, in: I-4073, 6. April 1830

2) Siehe: Heigel, Carl Theodor, a.a.O., S. 171

So wurde auch von Baaders Antrag an die K.d.Abg., ihm 3 000 fl. zu gewähren, um Versuche im Großen unternehmen zu können, von der Kammer der Reichsräte abgelehnt, weil die Summe viel zu gering sei, um nur Versuche im Kleinen zu machen. Die K.d.Abg. zog daraufhin ihre Zusage zurück. K.d.R. 1831, Bd. III, S. 4, Bd. X, S. 470 f., Bd. XI, S. 153, Bd. XXXV, S. 519 f. K.d.Abg. 1831, Prot. Bd. 21, S. 72

Dennoch hielt Ludwig I. nicht starr an seinem Projekt fest. Als am 28. Oktober 1832 der "Bankier" Leopold Deutz aus Mainz um die Genehmigung bat, eine Eisenbahn zwischen Donau und Main errichten zu dürfen, wurde das Angebot auf Ludwigs Anweisung näher überprüft, obwohl sich von Pechmann wiederum gegen die Bahnverbindung aussprach. Nach von Pechmanns Meinung sollten Eisenbahnen nur da gebaut werden, wo keine Kanäle möglich seien.

Die Erkundigungen, die im Frühjahr 1833 über Deutz einge-
zogen wurden, ergaben, daß Deutz - selbst aus Brüssel geflüchtet - die Tochter eines wenig bemittelten Mainzer Juden heiratete und nun ein Kolonialwarengeschäft betrieb. Bezüglich der neuen Bahn verhandelte er nicht für sich selbst, sondern für einen Ingenieur, der damals an der zwischen Brüssel und Aachen genehmigten Eisenbahn arbeitete.

Es wurde bekannt, daß dieser Ingenieur eine Bahn zwischen Regensburg und Nürnberg projektieren und später innerhalb von 4 Jahren vom Tage der Baugenehmigung an errichten und betreiben wolle. Sollte das Baukapital und 12 Prozent Reingewinn erwirtschaftet sein, so würde der bayerische Staat Eigentümer der Bahn werden.

Dieser Antrag beschäftigte die Staatsregierung. Trotz der Förderung, besonders der Zolladministration, sprach sich das Innenministerium im Juli 1833 gegen diesen Eisenbahnbau aus. Vgl.: I-4082 a

Von Baader erhielt hingegen von höchster Stelle die Weisung, den Kanalplan in keiner Weise mehr anzugreifen¹⁾.

Auf Grund des Entwurfes von Pechmanns legte die bayerische Staatsregierung, mit den verantwortlichen Ministern Freiherrn von Lerchenfeld und Fürst von Öttingen-Wallerstein, der Ständeversammlung im Mai 1834 einen Gesetzentwurf vor, der den Kanalbau zwischen Donau und Main vorsah. Im begleitenden Vortrage wiesen diese beiden Minister vor allem auf das von alters her bestehende Bedürfnis einer solchen Verbindung hin und erklärten als besonderen Zweck der gegenwärtigen Vorlage die Ausfuhr bayerischer Bodenerzeugnisse. Sodann wurde der Einwand, daß der Bau einer Eisenbahn zwischen den beiden Flüssen zweckmäßiger und preiswerter sei - unter Bezugnahme auf von Pechmanns Schrift - durch den Hinweis auf die Erfahrungen in anderen Ländern und auf die bevorstehende Befrachtung der Kanalschiffe mit großen Lasten geringeren Wertes zu widerlegen versucht. Dabei legte man für die Ertragslage einen Güterumsatz von 1,5 Mill. Zentner jährlich zugrunde.

In gehobener Stimmung erklärten sich die beiden Kammern sehr rasch mit dem Regierungsvorschlag einverstanden²⁾. Hierauf wurde am 1. Juli 1834 das Gesetz veröffentlicht, das den Kanalbau von Kehlheim über Nürnberg nach Bamberg durch eine noch zu bildende Aktiengesellschaft vorsah. Ein Bahnbau zwischen Main und Donau war damit in weite Ferne gerückt³⁾.

Nach längeren Verhandlungen wurde dem Bankhause M. A. Rothschild zu Frankfurt die Emission der Kanalaktien übertragen.

1) Meinke, Bernhard, Eisenbahn Zeit- und Streitfragen vor hundert Jahren, Sonderdruck der Zeitschrift "Sachsen", Nr. 4 - 6, 1932, Wilsdruff o.J. (1932), S. 7

2) K.d.Abg. 1834, Beil. Bd. V, S. 213 ff., 328 ff., Prot. Bd. IX, S. 400, Prot. Bd. X, S. 4 ff., Prot. Bd. XI, S. 338 ff.

3) A-612, 613, 629

Kurz darauf wurde der Kanal gebaut¹⁾.

-
- 1) Aus der Fülle der Literatur über den Kanalbau seien neben den Quellen im Archiv und der Bücherei des Verkehrsmuseums in Nürnberg vor allem erwähnt:
Fahrmbacher, Die Kanalverbindung zwischen Rhein und Donau, München 1892, Sonderabdruck aus: "Bayerische Handelszeitung" 1892, Nr. 43 ff.
Zöpfl, Gottfried, Die Idee eines Main-Donau-Kanals von Karl dem Großen bis auf Prinz Ludwig von Bayern (793 - 1893), Nürnberg 1894, Separatdruck aus "Bayerland", München 1894
Schanz, Gustav, Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale, Bamberg 1894
Brüschwien, Heinrich, Der Gedanke einer Rhein-Main-Donau-Verbindung in seiner geschichtlichen Entwicklung, Diss. Erlangen 1929
Held, Josef, Die Rhein-Main-Donau-Verbindung in ihrer neuzeitlichen Entwicklung, Diss. Erlangen 1929

2. Kapitel: Die Nürnberg - Fürther - Eisenbahn

Obwohl die erhoffte Eisenbahnverbindung zwischen Donau und Main nicht zustande kam, so blieb Bayern doch nicht ohne Eisenbahn.

Wie bereits erwähnt, hatte von Baader bereits 1814 vorgeschlagen, Nürnberg und Fürth durch eine Eisenbahn nach seinem System zu verbinden. Er wollte mit dieser Bahn auf einer ebenen Strecke - gleichsam im Großversuch - seine Vorstellungen verwirklichen. Zu diesem Zweck legte er 1818 einen Entwurf für eine Pferdeeisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth vor, der auch 1819 in der Kammer Beachtung fand. Ein praktisches Ergebnis zeigte sich aber nicht¹⁾.

Erst als die Nürnberger Abgeordneten bei der Zollberatungskommission in München die Kunde von Baaders neuen Versuchen in Nymphenburg mitbrachten, nahmen die Vorsteher des Nürnberger Handelsstandes Forster, Huber und Merkl mit dem angesehenen Fürther Kaufmann Adam Gebhard Verbindung auf. Am 17. April 1826 kamen diese Herren zum ersten Male in Dambach bei Fürth zusammen, um über eine Bahnverbindung zwischen Nürnberg und Fürth zu beraten. Der Gedanke an eine Bahn zwischen den beiden Orten war damals noch zu neu. Man kannte Bahnen nur von Hörensagen. Deshalb beschloß man, zunächst einmal die Versuche in Nymphenburg abzuwarten²⁾.

Die Staatsregierung und insbesondere König Ludwig waren an einer Bahn zwischen Nürnberg und Fürth interessiert. Noch ehe die Versuche in Nymphenburg abgeschlossen waren und das Prüfungsergebnis vorlag, benachrichtigte der damalige Staatsminister des Inneren und der Finanzen, Graf von Armanberg, die

1) K.d.Abg. 1819, Prot. Bd. XIV, S. 566 f., 599, Bd. VIII, S. 237

Beckh, Max, a.a.O., S. 52

Hagen, Rudolf, Die erste deutsche Eisenbahn mit Dampftrieb zwischen Nürnberg und Fürth, Gedenkschrift zu deren fünfzigjährigen Jubiläum am 7. Dezember 1885, Nürnberg 1886, S. 17 ff.

2) M-Fürth, Fach 69/34-17, April 1826 ff., Stadtarchiv Fürth
Vgl.: Popp, Walter, Gründung und Verwaltung der ersten deutschen Eisenbahn, der Ludwigsbahn zwischen Nürnberg und Fürth, Diss. Erlangen 1943, S. 12 ff..
Näheres: Beckh, Max, a.a.O., S. 53 ff.

Marktvorsteher von Nürnberg und Fürth über die Versuche in Nymphenburg. "Man solle in Erwägung ziehen", so schrieb er, "ob es nicht zweckmäßig sein möchte, eine solche Bahn nach der einen oder anderen Konstruktionsart zwischen Nürnberg und Fürth zu errichten, wo der lebhafteste Verkehr zwischen beiden Städten und der ganz ebene Weg eine solche Anstalt ganz besonders begünstigen würden und ob es sich wohl erwarten lasse, daß in den genannten Städten ein Privatverein zustande zu bringen sei ...". In diesem Fall wollte von Armansperg die vorläufige Versicherung erteilen, daß der Privatverein auf jede mögliche Unterstützung von Seite der Regierung zu zählen hätte, insbesondere würde der Staat die Kosten der Projektierung übernehmen, sowie die Leitung des Baues und dessen Aufsicht vom königlichen Baupersonale ausführen lassen¹⁾.

Bevor man sich entschied, wollten die Handelsvorstände noch die Ergebnisse der Prüfungskommission in Nymphenburg abwarten, die positiv ausfielen. Am 9. April 1827 trafen sich die Vorsteher des Nürnberger Handelsstandes wiederum mit dem Fürther Kaufmann Gebhard. Dabei wurde von dem großen Interesse gesprochen, das König Ludwig an einer Eisenbahn Nürnberg - Fürth zeigte. Man erklärte sich bereit, zunächst einmal das Projekt näher zu prüfen und dazu die nötigen Berechnungen vom Finanzministerium anzufordern²⁾.

Auf diese Anfrage beauftragte von Armansperg den königlichen Ingenieur Pauli mit der Erstellung des Kostenvoranschlages. Dieser zeigte, daß eine Pferdeisenbahn nach dem System von Baaders auf 227 000 fl. kommen würde. Wesentlich billiger wäre die gleiche Strecke nach dem Prinzip der englischen Ränderbahnen mit 75 000 fl. und nach dem Prinzip der englischen Kantenbahnen mit 87 000 fl.³⁾.

Selbst diese Summe erschien sehr hoch. Forster machte daraufhin eine Aufstellung, aus der hervorging, wie hoch die

1) M-Fürth, Fach 69/34, 8. November 1826, Stadtarchiv Fürth

2) Weiteres: Beckh, Max, a.a.O., S. 54 f.

3) Beckh, Max, a.a.O., S. 57

M-Fürth, Fach 69/34, 17. Juni 1827, Stadtarchiv Fürth

Frachtsätze bei einem jährlichen Verkehr von 31 000 Zentner Güter sein müßten, um die Kosten zu decken. Er kam zu dem Ergebnis, daß der bisherige Transport zwischen Nürnberg und Fürth höchstens 10 Kreuzer pro Zentner kostete, während die Fracht auf der Pferdeeisenbahn nach von Baaders System über 43, auf der englischen Ränderbahn über 13 und auf der Kanntenbahn über 15 Kreuzer betragen müsse.

Obwohl das Gremium der Handelsvorstände der Ansicht war, daß sich eine solche teure Unternehmung nicht rentiere, ließ es die Kostenvoranschläge bekannt machen. Man wollte damit einmal die Stimmung der Öffentlichkeit über das Projekt erkunden, zum anderen erwog man, daß aus einem so kleinen Versuch leicht ein größerer für Nürnberg und Fürth wichtiger Bahnbau zustande kommen könnte. Man dachte, dadurch die Gefahr abwenden zu können, die dem Verkehr und dem Handel drohe, wenn der projektierte Kanal nicht an Nürnberg und Fürth vorbeigeführt werden sollte¹⁾.

Wie erwartet, lehnte das Kollegium der Marktadjunkten den Bahnbau zwischen Nürnberg und Fürth mit einer Gegenstimme (Christian Merck) ab. So blieb es einige Zeit still um eine Bahnverbindung zwischen Nürnberg und Fürth.

Am 1. Januar 1833 erschien auf der Titelseite der Allgemeinen Handelszeitung, die von Erhard Friedrich Leuchs in Nürnberg herausgegeben wurde, ein "Aufruf zur Gründung einer Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth"²⁾. Dieser Artikel erregte allgemeines Interesse, warb er doch für eine Dampfeisenbahn von Nürnberg nach Fürth. Die Zeit war reif für ein solches Projekt. Umgehend bildete sich unter Scharrers Leitung ein provisorisches Eisenbahnkomitee, das bereits am 14. Mai 1833 die Subskription von 132 000 fl. Anlagekapital ausschrieb und 12 Prozent Gewinn in Aussicht stellte. Die Gefühle der Bürger aber waren damals noch sehr geteilt. Abgesehen vom heftigen Widerstand der vom bisherigen Wagen-

1) Beckh, Max, a.a.O., S. 58

2) Näheres: Beckh, Max, a.a.O., S. 65 ff.,
Popp, Walter, a.a.O., S. 13 ff.

verkehr lebenden Gewerbe, war auch die handeltreibende Bevölkerung - mit Ausnahme der großen Handelshäuser - kein Freund der Bahn, weil man infolge des großen Verbrauchs an Holz und Kohlen schlimme Rückwirkungen auf die allgemeine Preislage befürchtete¹⁾.

Auch von Baader gesellte sich zu den Gegnern einer Dampfeisenbahn. Sein Ehrgeiz war auf das tiefste verletzt, als bekannt wurde, daß die Bahn nicht nach seinen Plänen gebaut werden sollte. So bezeichnete von Baader den Vorschlag der Anlagekosten und der Betriebsausgaben als viel zu niedrig und warnte das Publikum, ein Unternehmen zu unterstützen, das nur Verluste bringen konnte.

Es wäre schlecht um den Bahnbau bestellt gewesen, wenn sich nicht die Stimmung der maßgeblichen Gremien geändert hätte. Der Handelsvorstand in Nürnberg, an dem das Projekt einer Pferdeeisenbahn 1827 gescheitert war, begründete diesen Stimmungswandel mit der Änderung, statt einer reinen Pferde-Frachtbahn eine viel rentablere Personen- und Frachtdampfbahn zu bauen²⁾.

Selbst in München sprach sich neben Leo von Klenze, dem Vorstand der Obersten Baubehörde und Nachfolger Georg von Reichenbachs, auch der Förderer und Erbauer des Donau-Main-Kanals, von Pechmann, für eine Dampfeisenbahn von Nürnberg nach Fürth aus. Damit war der Eisenbahnbau schon so gut wie genehmigt. Es blieb nur noch die Finanzierung. Man überließ diese ganz der Privatinitiative. Die Staatsregierung unterstützte zwar den Bau und stellte den kgl. Ingenieur Denis als technischen Leiter zur Verfügung, beteiligte sich aber nur mit 200 fl. an dem Unternehmen.

1) Siehe: Beckh, Max, a.a.O., S. 89 ff.

Das in der Literatur immer wieder erwähnte "Gutachten des königl. bayer. Obermedizinalkollegiums" konnte trotz intensiver Forschung bisher weder gefunden, noch nachgewiesen werden.

Siehe: Beckh, Max, a.a.O., S. 97 ff.

Akten der Ludwigseisenbahn 11/259, Archiv des Verkehrsmuseums Nürnberg

2) Beckh, Max, a.a.O., S. 69

Man konnte sich vorstellen, wie schwer es für die Gründer war, Aktionäre für dieses wagemutige Unternehmen zu finden. Am 18. November 1833 war es soweit. Die erste Generalversammlung konnte zusammentreten. Am 19. Februar 1834 wurde der Gesellschaft das ausschließliche Privilegium auf 30 Jahre verliehen und am 7. Dezember 1835 wurde die nun als Ludwigseisenbahn bezeichnete Strecke feierlich eröffnet¹⁾.

1) Aus der umfangreichen Literatur siehe besonders:
Beckh, Max, Deutschlands erste Eisenbahn Nürnberg -
Fürth, Nürnberg 1935
Hagen, Rudolf, Die erste deutsche Eisenbahn mit Dampf-
betrieb zwischen Nürnberg und Fürth, Nürnberg 1885
Hutzelmann, Christian, Deutschlands erste Eisenbahn
Nürnberg - Fürth, Nürnberg 1885
Lechner, Theodor, Die Privateisenbahnen in Bayern,
München-Berlin 1920, S. 34 bis 48
Popp, Walter, Gründung und Verwaltung der ersten deut-
schen Eisenbahn, der Ludwigsbahn zwischen Nürnberg und
Fürth, Diss. Erlangen 1943
Schumann, Hans, Die Entwicklung der Ludwigseisenbahn
Nürnberg - Fürth, Diss. Erlangen 1925

3. Kapitel: Das Projekt einer Nord - Süd - Bahn

a) Die Bahn von Augsburg nach Nürnberg

Die gelungene Ausführung der Nürnberg - Fürther - Eisenbahn, wie auch deren unerwartet hoher finanzieller Erfolg, hatten auch in anderen Städten Bayerns Interesse am Bahnbau erregt.¹⁾

So bildeten sich bereits in der zweiten Hälfte des Jahres 1835 auf Anregung des Augsburger Bürgermeisters, Caron du Val, in Augsburg und München Vereinigungen der führenden Bank- und Handelshäuser, die ähnlich Nürnberg und Fürth, die Städte München und Augsburg durch eine Eisenbahn verbinden wollten. Schon am 28. November 1835 erhielt diese neue Gesellschaft die Genehmigung zum Bahnbau²⁾.

Zum Sprecher der Gesellschaft machte sich der kgl. Hofbankier Simon Freiherr von Eichthal. Er bedankte sich am 21. Dezember 1835 beim König für die Baugenehmigung der Strecke München - Augsburg. Vorausschauend bat er, gleichzeitig eine weitere Gesellschaft gründen zu dürfen, die eine Bahn von Salzburg nach München und von Augsburg nach Nürnberg bauen sollte. Da eine österreichische Gesellschaft eine Bahn von Salzburg nach Triest plane, sei - so führte er aus - der Handel mit der Levante wieder zu gewinnen.

Die bayer. Staatsregierung war damals, wahrscheinlich unter dem Eindruck der Erfolge der Nürnberg - Fürther - Bahn, mit den Genehmigungen sehr großzügig. Schon drei Tage später beschloß das Innenministerium, der Bitte von Eichthals nachzukommen. Die endgültige Genehmigung sollte jedoch erst dann erteilt werden, wenn die Satzung der Gesellschaft und die

1) Die Dividende der Bahn belief sich im ersten Betriebsjahr auf 20 Prozent und schwankte bis 1844 immer zwischen 17,5 Prozent und 14,5 Prozent.

Näheres über die Erfolge der Ludwigsbahn:

Beckh, Max, a.a.O., S. 233 ff.

Leonhardy, Heinrich, a.a.O., S. 91 ff.

2) Näheres siehe: Lechner, Theodor, a.a.O., S. 48 ff.

Leonhardy, Heinrich, a.a.O., S. 31 ff.

Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 420 ff.

Richtung der Bahn genehmigt sei. Außerdem müsse die Gesellschaft innerhalb eines Jahres gegründet und der Beginn und die rasche Durchführung des Bahnbaues gesichert sein¹⁾.

Neben Eichthal wollten auch die kgl. Hofbankiers Josef und Joel von Hirsch aus München und Würzburg an diesen - wie es damals schien - überaus rentablen Unternehmen verdienen. Sie wandten sich deshalb an von Eichthal, der ihnen aber lediglich 50 Aktien der Augsburg - Münchner - Bahn anbot. Aus diesem Grunde baten sie ebenfalls um die Baugenehmigung der Strecken Augsburg - Nürnberg und München - Salzburg²⁾.

Als noch ein ähnlicher Antrag der Gebrüder Marx aus München eintraf, änderte der Ministerrat seinen Beschluß - er war von Eichthal noch nicht eröffnet worden - am 31. Dezember 1835 dahingehend ab, daß von Eichthal nur die Genehmigung der Salzburger Bahn zu erteilen sei. Für die Strecke Augsburg - Nürnberg, die in erster Linie die Interessen Augsburgs und Nürnbergs berühre, könne die erbetene Ermächtigung solange nicht gewährt werden, wie die Mitbeteiligung der Nürnberger und Augsburger Handelsstände nicht nachgewiesen werde³⁾.

Am 5. Januar 1836 wurde diese Teilgenehmigung von Eichthal durch die Regierung des Isarkreises eröffnet⁴⁾. Nun mußte er versuchen, den Nürnberger Handelsstand für seine Bahnbaupläne zu gewinnen. Für Augsburg dürfte es ihm nicht schwer gefallen sein, da er an der München - Augsburger - Bahn führend beteiligt war.

Bereits am 8. Januar 1836 kamen die Herren Paul von Stetten, Theodor von Fröhlich und Karl Forster aus Augsburg, "unvermutet" - wie es im Protokoll heißt - nach Nürnberg und schlugen den Mitgliedern der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft im Auftrage von Eichthals die Gründung einer Gesellschaft für den Bau einer Bahn von Augsburg nach Nürnberg vor. Dabei

1) I-4087, 24. Dezember 1835

2) I-4087, S. 4

3) I-4087, 31. Dezember 1835

Diese Änderung erfolgte besonders auf Antrag des Feldmarschalls Fürst Wrede, an den sich die Gebrüder Marx wandten.

4) A-9252, 5. Januar 1836

wünschte von Eichthal die Gründung einer eigenen Gesellschaft, die von den beiden bereits bestehenden Gesellschaften in Augsburg und Nürnberg losgelöst sein sollte. Wahrscheinlich wäre es ihm mit dieser Neugründung leichter möglich gewesen, die Hauptmasse der Aktien zu übernehmen und mit Agio weiter zu verkaufen¹⁾.

Die Verantwortlichen der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft waren von diesem Angebot nicht sehr erfreut. Sie wünschten eine andere Weiterführung ihrer Bahn.

Bereits 1819 wurde im Zusammenhang mit der Verbindung von Main und Donau ein Plan veröffentlicht, der eine Eisenbahnstraße von Nürnberg über Altdorf durch das Lauterachtal nach Schmidmühlen und von da nach Regensburg vorsah. Diese Bahn sollte entweder auf Staatskosten oder von Privaten gebaut werden. Der Verfasser dieses Artikels meinte, dieser Verbindungsweg würde die Mitte Bayerns durchschneiden und deren wichtigste Handelsstädte berühren²⁾.

Während des Meinungsstreites Kanal - Eisenbahn blieb es um dieses Projekt ruhig. Aber als immer mehr klar wurde, daß ein Kanal Donau und Main verbinden sollte, wandte sich der damalige Regensburger Handelsvorstand Carl Müller unterm 4. März 1830 an den König und bat um den Bau einer Eisenbahn von Regensburg über Nürnberg nach Kitzingen. Er führte aus, daß die Eisenbahn, besonders im Winter und beim Personenverkehr, den Vorzug vor einem Kanal verdiene. Der Antrag ging an die Oberste Baubehörde und wurde dort auch prompt mit der Begründung abgelehnt, daß die Bahn praktisch dem

1) Den Abgesandten muß diese Mission recht unangenehm gewesen sein, da sie im Protokoll Wert auf die Feststellung legten, als Privatpersonen in Nürnberg gewesen zu sein. Protokoll der außerordentlichen Sitzung der kgl. privilegierten Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft vom 9. Januar 1836, in: I-4087, S. 20

2) Als zweitbesten Weg wurde der über Sulzbach und Amberg empfohlen.
A.Z., Über die Wiederbelebung des bayer. Handels, in: Zeitbedürfnisse mit besonderer Rücksicht auf Bayern, herausgegeben von: Aretin, Georg Freiherr von, III. Bändchen, 2. Auflage, 1839, S. 127 f.

Kanal folgen müßte und somit eine Konkurrenz für den Kanal sei. Überhaupt sollten Eisenbahnen nur da gebaut werden, wo keine Kanäle möglich seien. Der Kanalbau stand also bereits damals unverrückbar fest¹⁾.

Es läßt sich denken, daß auch das Direktorium der Ludwigs-eisenbahn schon mit dem Gedanken gespielt hatte, ihre Bahn nach Regensburg und Kitzingen zu verlängern. Nun kam von Eichthal mit solch ungelegenen Plänen.

Dennoch brauchte die Augsburger Abordnung nicht unverrichteter Dinge heimzukehren. Das Direktorium gab ihnen ein Schreiben mit, in dem es vage hieß, daß man in Nürnberg am Bahnbau Augsburg - Nürnberg interessiert sei. Dieses Schriftstück und eine Einwilligung der maßgeblichen Unternehmer der München - Augsburger - Eisenbahn schickte von Eichthal noch am 11. Januar 1836 der Staatsregierung mit der Versicherung zu, "daß es von vornherein seine Absicht war, die drei Städte zu gleichen Teilen an diesem Unternehmen zu interessieren"²⁾.

Doch von Eichthal erreichte seinen Zweck nicht. Im Minister-rat waren die Widerstände gegen eine Bahnverbindung Augsburg - Nürnberg noch zu groß. So wurde sein Schreiben lediglich als "kategorische Erklärung im Sinne der Ministerratsprotokolle vom 31.v.M." gesehen. Im übrigen, so stellte man fest, könne "die Feststellung eines förmlichen Eisenbahnsystems durchaus nicht Gegenstand der Verhandlungen der Staatsregierung mit Gesellschaften oder Privaten sein"³⁾.

Es scheint fast, dieser Entschluß sei gefaßt worden, um auch die anderen Bankhäuser am erwarteten großen Geschäft teilnehmen zu lassen. Bereits am 12. Januar 1836 trafen nämlich, auf Veranlassung von Fürst Wrede, die beiden Bankiers Josef und Joel von Hirsch in Nürnberg ein und machten dem Direktorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft auch im Auftrage der

1) I-4082, 4. März 1830

Auch Bartels, der bayer. Konsul in Köln, hatte sich am 16. April 1832 für eine solche Linienführung ausgesprochen, die den Handel mit Holland über Bayern leiten würde. Beckh, Max, a.a.O., S. 307

2) I-4087, 11. Januar 1836

3) I-4087, Prot. v. 12. Januar 1836

Gebrüder Marx den Vorschlag, eine Million fl. der projektierten Augsburg - Nürnberger - Bahn zu je ein Drittel zu übernehmen.

Doch das Direktorium glaubte, an einer Eisenbahn nach Regensburg und Würzburg festhalten zu müssen. Die Bahn nach Sachsen biete diese Vorteile nicht, weil die von Sachsen projektierte Bahn noch weit von der Ausführung entfernt sei¹⁾.

Die beiden Bankiers wollten aber unbedingt ins Geschäft kommen. So waren sie auch bereit, sich an einer Bahn von Kitzingen nach Regensburg zu beteiligen. Dabei sollte die eine Hälfte der Summe (500 000 fl.) für die Augsburger Bahn und die andere Hälfte für die Regensburger Bahn gezeichnet werden. Im Falle jedoch, daß eine der beiden Bahnen nicht zustande kommen sollte, wollten sie das ganze Kapital der anderen Bahn zugeschlagen wissen.²⁾

Die Nürnberger Bahnbaupläne wurden auch von Regensburg aus unterstützt. Am 13. Januar 1836 wandte sich der Inhaber der Firma Chr. G. Dimpfel, Herr Bauriedel, aus Regensburg an Platner und schlug statt der bisher vorgesehenen Strecke über Hema - Daßwang eine Bahn über Kallmünz, Schmidmühlen, Pfaffenhofen, Lauterhofen und Altdorf vor. Auf diesen Vorschlag setzte ein reger Briefwechsel ein. Man beschloß, unabhängig voneinander um die Baugenehmigung nachzusuchen³⁾.

Angeregt durch die vielen Neugründungen waren auch aus anderen Teilen Bayerns Baugesuche eingereicht worden. Die Staats-

- 1) Gemeint war die Weiterführung der Ludwigsbahn nach Sachsen, für deren Weiterführung sich Ludwig I. bereits 1836 stark interessierte.
Siehe hierzu: Treitschke, Heinrich von, Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert, 4. Teil, 5. Auflage, Leipzig 1907, S. 583
- 2) I-4087, Prot. v. 12. Januar 1836
Vgl.: Beckh, Max, a.a.O., S. 309 f.
- 3) Akten der Ludwigseisenbahn Nr. 2/40 a
Da die Stadt Amberg von der vorgeschlagenen Linie nicht berührt wurde, hatte der Magistrat bereits am 16. Januar 1836 vorsorglich den Antrag gestellt, eine Eisenbahn von Amberg nach Bayreuth und Hof, ferner von Nürnberg über Amberg nach Böhmen errichten zu dürfen. Außerdem wurde mit den Städten Hof und Bayreuth Verbindung aufgenommen.
Näheres: I-4121, S. 2

regierung wollte diese Bahnbaupläne koordinieren und nach Möglichkeit ihr ungeeignet erscheinende Gesuche unterbinden. Sie wies deshalb am 7. Januar 1836 sämtliche Generalkommissare und Regierungspräsidenten an, alle in Anregung gebrachten neuen Eisenbahnpläne umgehend der Staatsregierung vertraulich mitzuteilen und vor deren Förderung die Einwilligung der Staatsregierung einzuholen. Als von Schenk, der Regierungspräsident von Regensburg, von der bevorstehenden Eingabe der Nürnberger und Regensburger Bürger erfuhr, teilte er dies am 19. Januar 1836 dem Innenministerium mit¹⁾.

Nun eilte auch die Entscheidung über den Antrag von Eichthals. Am 20. Januar 1836 trat der Ministerrat zusammen und beschloß, Eichthal die Baugenehmigung zu erteilen. Dabei wurde es ihm ausdrücklich zur Pflicht gemacht, "Aktien außerhalb der drei von dem Unternehmen wesentlich berührten Städten München, Nürnberg und Augsburg nur insofern zu begeben, als binnen sechs Wochen die Aktien nicht in diesen drei Städten und zwar in jeder derselben ein Drittel ihres Gesamtbetrages absetzbar gewesen sein sollte."..."Ferner wurde in Erwägung der absoluten Unverträglichkeit einer Würzburg - Nürnberg - Regensburger Eisenbahn und des Umstandes, daß diese nicht, wie die bisher beschlossenen, den Kanal fördern, sondern denselben förmlich beeinträchtigen würde, beschlossen,"..."daß bei der gegenwärtigen Sachlage auf Genehmigung einer diesfallsigen Eisenbahn durchaus nicht eingegangen werden könne."²⁾

Damit war der Nürnberger Plan einer Eisenbahn von Würzburg nach Regensburg abgelehnt. Noch bevor von Eichthal die Baugenehmigung mitgeteilt wurde, erfuhr J. von Hirsch von Fürst Wrede von diesem Beschluß³⁾. Von Hirsch beeilte sich, die

1) Beckh, Max, a.a.O., S. 311

Schon vorher hatten die Mitglieder der Direktoriums der Ludwigseisenbahn das Protokoll über die Verhandlungen mit von Hirsch bei der Staatsregierung eingereicht. Es befindet sich wenigstens in deren Akten.

2) I-4087, 20. Januar 1836

Vgl.: Beckh, Max, a.a.O., S. 311

3) Die Mitteilung erfolgte am 29. Januar 1836 durch die Regierung des Isarkreises. A-9252

Entscheidung dem Nürnberger Direktorium mitzuteilen¹⁾. Inzwischen waren aber die Bittschriften des Direktoriums der Ludwigs-Eisenbahn und mehrerer Regensburger Bürger abgegangen, die unter Verweisung auf das Ministerratsprotokoll vom 20. Januar abgelehnt wurden²⁾.

Nachdem das Projekt Würzburg - Nürnberg - Regensburg keinerlei Erfolg mehr versprach, wandte sich das Direktorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, mit den Gebrüdern Hirsch und Eduard Marx, am 26. Januar 1836 an die Staatsregierung und bat um die Genehmigung, eine Aktiengesellschaft gründen zu dürfen. Sie wollten eine Eisenbahn von Augsburg über Donauwörth, Öttingen, Ansbach, Marktbreit nach Würzburg mit einer Verbindung von Ansbach nach Nürnberg bauen. Ansbach sollte dabei Kreuzungsmittelpunkt werden, an dem umgeladen werden sollte³⁾. Gleichzeitig baten sie, eine Bahn von Nürnberg nach Leipzig bauen zu dürfen⁴⁾.

Diese Anträge waren eindeutig gegen von Eichthal gerichtet. Er mußte von diesen Anträgen gehört haben und suchte deshalb durch einen wahrscheinlich rückdatierten Antrag, sich auch noch die Bahn nach Leipzig zu sichern⁵⁾.

Am 6. Februar 1836 verhandelte der Ministerrat über diese Anträge. Dabei wurde vom damaligen Innenminister von Schenk dargelegt, daß in Württemberg Bestrebungen im Gange seien, eine Bahn von Heilbronn an den Bodensee zu bauen, um den Nord-Süd-Verkehr nach Württemberg abzuziehen. Dem wolle man entgegentreten, indem man an die Leipzig - Dresdner - Bahn

1) Akten der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft Nr. 2/40 a, 22. Januar 1836

Vgl.: Beckh, Max, a.a.O., S. 311

2) I-4121, 19. Januar 1836

3) I-4087, 26. Januar 1836

4) I-4088, 26. Januar 1836

Es ist nicht bekannt, warum Scharer, Platner und Binder einen solchen Plan unterstützten, der Ansbach zum Eisenbahnknotenpunkt gemacht hätte.

5) Das Schreiben von Binder, Scharer, Hirsch usw. hatte das Datum "26. Januar" und ging am 1. Februar in München ein. Das Schreiben von Eichthals zeigte den "23. Januar" und lief erst am 3. Februar ein. Bei der Schnelligkeit, mit der von Eichthal sonst handelte, ein sträflicher Verzug.

anschließe. Dann könne man sowohl bei Lindau (für die Strecke Augsburg - Lindau war bereits eine Gesellschaft gebildet worden) an die Vorarlberger und Schweizer Bahn anschließen, als auch bei Salzburg an die Triester Bahn. Allerdings, meinte von Schenk, müsse die Bahn von Nürnberg bis Bamberg längs des Kanals laufen, was aber selbst nach der Überzeugung des Hauses Rothschild, des Hauptkapitalgebers des Kanals, nicht nachteilig sei. Schwierigkeiten bilde nur die weitere Fortführung. Diese sei aber nicht Sache der Regierung, sondern der Gesellschaft.

Im folgenden Beschluß wurde die Bildung der Aktiengesellschaft für den Bahnbau von Nürnberg nach Norden der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zugesprochen, während es für die Strecke Augsburg - Nürnberg beim alten Beschluß blieb, nach dem von Eichthal die Bahn mit den drei großen Städten München, Nürnberg und Augsburg bauen sollte¹⁾.

Neben dieser Einwilligung beschäftigte sich der Ministerrat damals vor allem mit den Spekulationen, die sich seit einiger Zeit bei den Aktien der München - Augsburger - Bahn zeigten. Man sah ein, daß alle finanziellen Erwartungen verfrüht seien, solange die Kosten und die Frequenz der Bahn nicht feststanden. Die Staatsregierung sah es als ihre Pflicht an, hier regelnd einzugreifen, da die Aktien nun "aus der Hand der größeren Geschäftsleute in jene der kleineren Eigentümer, somit in einen Bereich übergehen, wo mißlungene Spekulationen zur Landescalamität erwachsen können." Zu einem Beschluß kam es jedoch damals nicht²⁾.

So wurde auch mit der neugenehmigten Augsburg - Nürnberger - Bahn munter spekuliert. Von Eichthal fühlte sich als alleini-

1) Mit dieser Einwilligung war aber eine, wie sich später zeigen sollte, lästige Bedingung gestellt. Man sollte die Stadt Bamberg, die schon am 15. Januar 1836 um eine Bahn von Bamberg nach Gotha nachgesucht hatte, angemessen beteiligen, soweit sie ihren Beitritt nicht an die zur Zeit in keiner Weise beschlußreife Frage knüpfte, die Bahn über Bamberg zu führen.

I-4088, 6. Februar 1836, I-4084, 15. Januar 1836

2) I-4088, 6. Februar 1836

Erst die Fundamentalbestimmungen griffen hier regelnd ein.

ger Besitzer des Bauprivilegs und bot den Häusern in Augsburg und dem Direktorium der Nürnberg - Fürther - Eisenbahn Aktien mit einem Aufgeld von 15 - 20 Prozent an. Auf die Proteste der Augsburger Bürger ermahnte das Innenministerium von Eichthal, die Genehmigung einzuhalten und nur Aktien zu pari an die drei beteiligten Städte zu gleichen Teilen auszugeben¹⁾.

Vorerst setzte man das Aktienkapital auf 6 Mill. fl. fest. Erst nach der Zeichnung sollte die Strecke nivelliert und die genaueren Baukosten ermittelt werden. Auf Nürnberg trafen somit 2 Mill. fl., die am 3. März 1836 von 9 - 12 Uhr und von 2 - 5 Uhr nur von Nürnberger Bürgern in Aktien zu 500 fl. gezeichnet werden konnten²⁾. Einen Tag später mußten dann 1 Prozent der gezeichneten Summe als "Initiativkosten" beim Handlungshaus Lödel und Merkel in Nürnberg hinterlegt werden.

Die Zeichnung übertraf die Erwartungen. In Nürnberg zeichneten 640 Personen Summen von 500 bis 5 000 fl. mit zusammen 1.811.500 fl. und 60 Personen von 5.500 fl. bis zu 1 Mill. fl. (Hirsch) mit zusammen 2.353.500 fl.. Die bereit gestellte Aktiensumme wurde also um mehr als das doppelte überzeichnet.

Schon vorher hatte das Komitee für diesen Fall vorgesehen, daß nur die Summen über 5.000 fl. gekürzt werden sollten. Man beschloß daher, den 60 Personen, die über 5.000 fl. gezeichnet hatten, nur je 5.000 fl. zukommenzulassen. Aber selbst dann wurde die Summe noch um 111.500 fl. überzeichnet, über deren Aufteilung man zunächst keinen Entschluß faßte³⁾.

1) I-4087, 11. Februar 1836
F-4011, 11. Februar 1836

2) Das Mitglied des Direktoriums der Ludwigseisenbahn, Friedrich Meyer aus Fürth, hatte vergeblich versucht, von den 2 Mill. fl. ein Viertel für seine Heimatstadt zu bekommen. Auch ein Gesuch der Stadt Fürth war ohne Erfolg.
M-Fürth, Fach 69, Nr. 7, 28. Februar 1836
I-4087, 28. Februar 1836

3) I-4087, S. 44

Vgl.: Marggraff, Hugo, a.a.O., S. 14

Da der Bau der Bahn nun gesichert erschien, beauftragte die Staatsregierung die Kreisbauräte Beyschlag in Nürnberg und Ott in Ansbach, das Terrain zwischen Augsburg und Nürnberg zu untersuchen. Die vom März 1836 bis März 1837 durchgeführten Arbeiten ergaben, daß die Bahn zunächst von Augsburg aus dem linken Lechufer bis Donauwörth zu folgen habe. Von da sollte die Bahn durch das Wörnitztal, das Ollach- und das Horntal zum Ratzebuck am Hahnenkamm geführt werden, um sodann dem Möhren- und Altmühltal folgend, über das Tal der schwäbischen Rezat nach Nürnberg zu gelangen¹⁾.

Dieser Entwurf, dessen Kosten mit mindestens 8 Mill. fl. errechnet wurde, erhielt auch die Zustimmung des Generalquartiermeisters und der Obersten Baubehörde. Sofort stellte von Eichthal den Antrag, das Aktienkapital auf 9 Mill. fl. zu erhöhen, so daß auf jede der beteiligten Städte 3 Mill. fl. treffen würden. Das Innenministerium zögerte aber. Ihm war bekannt, daß wohl in Nürnberg und Augsburg je zwei Mill. fl. des Aktienkapitals gezeichnet wurden, von Eichthal aber noch sämtliche Münchner Anteile im eigenen Besitz hatte. Das Ministerium forderte daher von Eichthal auf, die Subskriptionslisten vorzulegen. Daraufhin bat von Eichthal um Aufschub bis zum Frühjahr 1838, bis man die Ausführung des Unternehmens übersehen könne. Damit wollte von Eichthal Zeit gewinnen, um - wenn das Unternehmen Aussicht auf Erfolg hätte - die Anteile mit Agio abgeben zu können. Diese Frist wurde von Eichthal auch gewährt.

Dem Nürnberger Komitee wurde das Warten zu lange. Es bat im Januar 1838 um Einsicht in die Nivellierungsarbeiten des Staates und um die Baugenehmigung der Strecke Augsburg-Nürnberg²⁾. Damit kam die Angelegenheit erneut ins Rollen. Die Staatsregierung glaubte durch das Eintreten der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft auch diese wichtige Bahnstrecke gesi-

1) Näheres: Böttinger, Oskar, Die Entstehung der bayer. Süd- und Nordbahn und die Beteiligung Nürnbergs an derselben, in: Die Heimat, Wochenbeilage der Nürnberger Zeitung, 1. Jahrgang (1913), Nr. 5 bis 21

2) I-4090, 10. Januar 1838, 22. Februar 1838

chert, obwohl von Eichthal die Subskriptionslisten noch nicht eingereicht hatte.

Am 22. Februar 1838 genehmigte sie den Bahnbau, der nach 99 Jahren in das Eigentum des Staates übergehen sollte. Zunächst sollte ein provisorischer Ausschuß gebildet werden, der sich aus den 7 Mitgliedern des Direktoriums der Ludwigseisenbahn und je 2 Vertretern der Städte München und Augsburg zusammensetzen sollte. Er hatte die Satzung zu entwerfen und die Rechte der Aktiengesellschaft wahrzunehmen.

Die erste Sitzung dieses Ausschusses fand am 31. Mai 1838 in Nürnberg statt. Bei ihr wurde Binder als Vorstand gewählt. Die Abgeordneten der Stadt München, die beiden Bankiers von Maffei und von Mayer, bestimmten als ihre ständigen Vertreter beim Ausschuß die Herren Merkel und Neumeyer aus Nürnberg, während die Augsburger Vertreter, der 1. Bürgermeister Caron du Val und Fabrikbesitzer Karl Forster, den Bankier G. Cnopf und den Kaufmann Blumröder, beide aus Nürnberg, mit ihrer Vertretung betrauten.

Ohne die Satzungen näher zu bestimmen, wollte man sofort mit der Detailprojektion beginnen. Für diese Arbeiten hatte man den kgl. Oberingenieur Pauli ausersehen, der allerdings nur für 5 - 6 Wochen jährlich freigestellt werden konnte¹⁾.

1) Pauli war außerdem noch Universitätsprofessor, 2. Vorstand der Polytechnischen Schule und Rektor der Kreis-, Landwirtschafts- und Gewerbeschule.
Näheres: Böttinger, Oskar, a.a.O., S. 25
I-4090, 29. Juni 1838 ff.

b) Die Bahn nach Norden

Nicht ganz so ruhig blieb es um die Bahn, die von Nürnberg an die nördliche Staatsgrenze gebaut werden sollte¹⁾. Das Nürnberger Direktorium vertrat die Ansicht, daß die Bahn am besten nach Leipzig weitergeführt werden sollte, wo am 6. Mai 1835 der Bau einer Bahn von Leipzig nach Dresden genehmigt wurde²⁾. Von Leipzig könne man auch jene Aufgeschlossenheit verlangen, die zum erfolgreichen Bahnbau notwendig sei. Man setzte sich deshalb umgehend mit der "Leipzig-Dresdener-Eisenbahnkompanie" in Verbindung. Dort war man nicht abgeneigt, eine Bahn von Leipzig nach Süden zu bauen.

Durch diese Anschlußpläne fühlte sich das Herzogtum Coburg - Gotha umgangen, das hoffte, Friedrich Lists Pläne würden sich verwirklichen. Die herzoglich sächsische Regierung in Coburg bat deshalb zunächst ganz offiziell das bayer. Außenministerium, die Bahn nach Norden von Bamberg aus über Coburg zu führen. Die bayer. Staatsregierung wollte sich jedoch nicht binden, solange nicht alle in Frage kommenden Strecken nivelliert waren. Man darf nicht übersehen, daß mit einem Bahnbau über Coburg sowohl Hof, als auch Bayreuth umgangen wor-

1) Regierungsentschließung vom 6. Februar 1836. Die Genehmigung wurde am 11. Februar 1836 mitgeteilt.

F-4011, 11. Februar 1836

2) Näheres zur Leipzig - Dresdener - Bahn:

Schulze, Friedrich, Die ersten deutschen Eisenbahnen
Nürnberg - Fürth und Leipzig - Dresden, Leipzig 1912

Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 381

den wären¹⁾.

Die beiden Städte erkannten die drohende Gefahr. Am 15. März 1836 wandte sich der Handelsstand von Bayreuth an den Hofer Handelsstand und bat diesen um Mitwirkung an der im gemeinsamen Interesse liegenden Weiterführung der Bahn über Bayreuth nach Hof und Leipzig. Die Großhändler, Handelsvorsteher und Vorsteher des Hofer Fabrikstandes unterstützten diese Bitte. Sie warben in verschiedenen Schreiben bei den Eisenbahnkomitees zu Altenburg, Zwickau, Leipzig und Dresden um den Bahnbau über Hof²⁾.

- 1) Bereits 1828 hatte Friedrich List in seinen "Mitteilungen aus Nordamerika" vorgeschlagen, eine "Bayerisch-Hanseatische Eisenbahn" zu bauen. Sie sollte aus dem Süden Bayerns über Bamberg durch die sächsischen Herzogtümer zur Elbe und Weser führen. Dadurch hoffte Friedrich List - im Gegensatz zum projektierten Donau-Main-Kanal - den lästigen und schikanösen Rheinzoll der Niederländer zu umgehen und lahmzulegen.

1833 präziserte Friedrich List diese Gedankengänge. In der Anlage zu seiner Schrift "Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden", Leipzig 1833, skizzierte er ein deutsches Eisenbahnnetz, das wiederum - diesmal allerdings genauer - eine Verbindung von München über Nürnberg nach Gotha und von da nach Hersfeld - Frankfurt, bzw. Hersfeld - Kassel - Hannover - Bremen - Hamburg und Gotha - Leipzig - Berlin enthielt.

Im Unterschied zu List, der seine Strecken nur mit geraden Linien angab, erschien im folgenden Jahr ein wenig bekanntes und anscheinend von List unabhängiges Werk des hannoverschen Oberbergrates C. Grote, der in seinem Eisenbahnsystem bereits Geländeverhältnisse berücksichtigte. Von großen nationalen Gesichtspunkten ausgehend und den bisherigen Partikularismus der Einzelstaaten mißbilligend, wagte Grote schon damals Ost- und Nordsee durch Eisenbahnen über Coburg - Nürnberg - München - Brenner mit Venedig und Genua zu verbinden.

Grote, C., Über ein Eisenbahnsystem für Deutschland, Göttingen 1834

Siehe auch: Lins, Wilhelm, Die thüringischen Eisenbahnverhältnisse, Jena 1910, S. 4 ff.

- 2) M-Hof, F VI, Fach 193, Fasc. 1, 19. März 1836, Stadtarchiv Hof

Näheres siehe auch: Breiling, Hans, Vorgeschichte zum Bau der Eisenbahnen in und um Hof, Hof 1957, (hektographiert) in: Stadtbibliothek Hof

Dadurch versuchte man, den Anschluß nach Sachsen in Hof sicherzustellen. Man glaubte, daß die Bahn über Hof und Plauen leichter und zugleich vorteilhafter gebaut werden könne als jede andere. Diesen Vorteil wollte man nutzen. Am 25. März 1836 trafen die Vertreter der Städte Hof und Bayreuth in Bayreuth zusammen, um das gemeinsame Vorgehen näher zu besprechen. Dabei beschloß man, eine gemeinsame Petition bei der Regierung einzureichen. Man beauftragte Herrn Kolb, ein Mitglied des Ausschusses, anläßlich einer Geschäftsreise in Bamberg und Nürnberg, für die Linie über Bayreuth und Hof zu werben¹⁾.

Die Erkundigungen des Herrn Kolb ergaben, daß Bamberg die Bahn nach Coburg weitergeführt haben wollte, während Nürnberg eine Bahn über Bayreuth und Hof für günstiger hielt. Deshalb sollte Bamberg gewonnen werden, was vorübergehend auch gelang. Dennoch schickte Hof eine Deputation nach München. Dieser wurde von der Staatsregierung versichert, daß eine Linienführung über Bamberg noch gar nicht feststehe. Die Staatsregierung drückte sich aus zweifachen Gründen so vorsichtig aus. Einmal wollte man das verwandte Herrscherhaus in Coburg nicht verärgern und sich nicht an das Königreich Sachsen binden, zum anderen konnte und wollte man die Streckenführung der Bahn noch nicht genau festlegen, da das Gelände noch nicht untersucht war²⁾.

Auch sonst waren die Interessen sehr verschieden. So sehr nämlich die Eisenbahnen von vielen Volksschichten, die sich einen Aufschwung ihres Gewerbes erhofften, unterstützt wurden, so

1) M-Hof F VI, Fach 193, Fasc. 1, Stadtarchiv Hof
Der Magistrat und der Handelsstand von Bayreuth hatten bereits am 18. und 21. März 1836 Bittschriften abgesandt. I-4088, 18. und 21. März 1836

2) M-Bamberg VI, Fach Nr. 557 - 562, Akt 2, S. 12, Stadtarchiv Bamberg
In Bayreuth hatte man inzwischen erkannt, daß die Stadt durch einen Bahnbau von Bamberg nach Hof leicht umgangen werden konnte. Deshalb wünschte der Magistrat eine Bahn über Muggendorf, was aber wiederum dem Interesse Bambergs zuwiderlief. Seitdem betrieb Bamberg die Streckenführung so, daß Bayreuth ausgeschaltet war.
Vgl.: M-Bayreuth, vorl. Nr. 2482, Stadtarchiv Bayreuth

gab es doch Erwerbszweige, die von den Eisenbahnen schwere Schäden, ja den vollkommenen Ruin befürchteten. Diese versuchten in Eingaben und Schriften, die Eisenbahn zu verhindern¹⁾.

Der Fortschritt ließ sich jedoch nicht aufhalten. Die Begeisterung war zu groß. Das Nürnberger Komitee war inzwischen nicht müßig gewesen. Es hatte den Bezirksingenieur Panzer aus Bamberg für die Projektierung der Bahn geworben. Daneben stellte der Staat die Kreisbauräte Ott von Ansbach und Krafft von Bayreuth ab.

Im August 1836 war die Untersuchung abgeschlossen. Diese ergab, daß die Strecke von Nürnberg über Bamberg an die Landesgrenze bei Coburg durch den Itzgrund annähernd 3,5 Mill. fl. kosten würde, während die Bahn von Nürnberg über Bamberg nach Hof auf rund 7,5 Mill. fl. kam. Für beide Linien sah man keine technischen Hindernisse. Obwohl die Strecke nach Hof länger und teurer war, schlugen die Ingenieure der Staatsregierung diese Bahn vor, da dadurch viele gewerbereiche Städte Bayerns berührt werden konnten. Die von Bayreuth gewünschte Linie über Muggendorf wurde wegen der vielen technischen Schwierigkeiten ab Streitberg abgelehnt²⁾.

Noch während der Projektierungsarbeiten reichte das Nürnberger Komitee den Entwurf ihrer Satzung ein. Dieser wurde je-

1) Bemerkenswert in dieser Hinsicht sind die Eingaben der Lohnrössler vom 24. März 1836 und sämtlicher Gastwirte 1. und 2. Klasse Nürnbergs vom 18. April 1836.
I-4088

Abgedruckt in: Böttinger, Oskar, a.a.O., S. 30 ff.
Daneben erschien eine anonyme Druckschrift mit dem Titel:
Ideen über die Eisenbahnen in Bayern und deren Gefahren
für das bayerische Vaterland und ganz Teutschland,
Erlangen 1836

In dieser Schrift wird neben der Vernichtung der Fuhrleute, Kutscher, Schmiede, Wagner, Seiler, usw. auch die Erwerbsminderung der Brauer, Bäcker, Metzger, Müller beklagt. Der Verfasser bedauert, daß der Ludwigskanal, seit Eisenbahnen gebaut werden, nicht mehr die Aufmerksamkeit erzeuge wie vordem. Schließlich endet die Schrift mit dem Wunsche, auf Eisenbahnen ganz zu verzichten.

2) F-4007, S. 8 f.

Näheres: Böttinger, Oskar, a.a.O., S. 29, S. 39

doch nicht genehmigt. Die Staatsregierung vertrat vielmehr die Ansicht, daß zuerst auf allen Bahnen bezüglich der Maße und Statuten Gleichheit herrschen müsse. So berief der Innenminister, Fürst von Öttingen-Wallerstein, die Vertreter der bisher genehmigten Eisenbahngesellschaften, nämlich der Augsburg - Nürnberger -, der Nürnberg - Nordgrenz -, der München - Salzburger - und der Augsburg - Lindauer-Bahn, für den 21. August 1836 nach München. Als Ergebnis dieser Beratungen erschienen am 28. September 1836 die "Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahnstatuten in Bayern"¹⁾.

Diese Fundamentalbestimmungen regelten im wesentlichen den Betrag und die Ausgabe der Aktien, machten die gesamten technischen und gesellschaftlichen Beschlüsse von der Genehmigung der Staatsregierung abhängig und unterwarfen die Tarife der Zustimmung und der periodischen Revision der Staatsregierung. Außerdem behielt sich der Staat die Benützung der Eisenbahn für die Zwecke der Postverwaltung vor.

Damit wurden die einzelnen Gesellschaften einem scharfen Reglement unterworfen, deren Überwachung einem königlichen Kommissar übertragen wurde. Um die Aktienspekulation zu dämpfen, verfügten die Fundamentalbestimmungen, daß 1 - 5 Prozent des Kapitals sofort bei der Zeichnung eingezahlt werden mußten, weitere 10 Prozent sofort nach der Baugenehmigung. Erschwerend war vor allem die Tatsache, daß die Satzungen erst die Genehmigung erhalten sollten, wenn die Entschädigung an die Post vertraglich gesichert war.

Die Verhandlungen mit Sachsen zogen sich in die Länge. Da in den Nachbarländern inzwischen auch Eisenbahnen geplant wurden, befürchtete das Nürnberger Komitee, daß die Konkurrenz auf dem Geldmarkt und die zu erwartende Steigerung der Preise für Eisenbahnschienen dem Unternehmen schaden würden. So bat das Komitee am 5. September 1837 erneut um die Genehmigung, wenigstens bis Bamberg bauen zu dürfen. In der Zwischenzeit konnten die Verhandlungen mit Sachsen abgeschlossen

1) A-MH-13161, 28. September 1836, HStA München
Abgedruckt bei: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 13

sein. Die Staatsregierung lehnte jedoch diesen Vorschlag ab. Man glaubte, daß ein Bahnbau bis Bamberg die Verhandlungen mit Sachsen beeinträchtigen würde¹⁾. Stattdessen genehmigten die Ministerien die Subskription des Baukapitals von Nürnberg über Bamberg bis Hof.

Am 7. Dezember 1837 begann im großen Saal des Gasthauses "Zum Adler" die Zeichnung der auf 8 Mill. fl. geschätzten Baukosten. Dabei war der Ansturm des Publikums so groß, daß das Komitee hinter der Barriere von Tischen und Stühlen in Gefahr geriet, verdrängt zu werden.

Man beschloß daher, daß jeder Zeichner nur anzugeben brauche, was er zeichnen wolle, am nächsten Tage könne er dann seine Interimsscheine abholen. Da die Zeit nicht ausreichte, um den Ansturm zu bewältigen, wurde auch am 8. und 9. Dezember weiter emittiert.

Es zeichneten:

3.623 Pers. Aktien im Werte

von 500 - 5.000 fl. mit 6.345.000 fl.

2.512 Pers. Aktien im Werte zu 5.000 fl. mit 12.560.000 fl.

310 Pers. Aktien im Werte über 5.000 fl. mit 5.389.000 fl.

zusammen: 24.294.000 fl.
=====

Hinzu kamen noch die Bamberger Zeichnungen (über 208 Aktionäre) mit 1.635.000 fl..

Das Ergebnis der Überzeichnung blieb nicht unbekannt. Die Polizei befürchtete Unruhen und wollte die Veröffentlichung des Ergebnisses bei Strafe verbieten. Diese Verfügung wurde jedoch auf Einspruch des Komitees von der Regierung von Mittelfranken wieder aufgehoben.

Man arbeitete bis zum 13. Dezember morgens drei Uhr, um die Subskriptionslisten anzufertigen, denn schon am 14. Dezember sollte bei Bödel & Merkel die Einzahlung von 1 Prozent des gezeichneten Kapitals beginnen. Zunächst wurde die zu emittierende Summe auf 5.021.000 fl. gekürzt, da sich die Grönde, wie erst jetzt bekannt wurde, größere Beträge vorbe-

1) I-4089, 5. und 28. September 1837

hielten. So hatten sich das Bamberger Eisenbahnkomitee 1 Mill. fl., die Gebrüder Marx und Hirsch je 500 000 und das Nürnberg - Fürther - Eisenbahnkomitee 978.500 fl. am Grundkapital ausbedungen¹⁾.

Daß die Vorbehalte bei dieser Überzeichnung böses Blut machen mußten, war vorauszusehen. Auf verschiedene Vorstellungen von Benachteiligten ordnete die Staatsregierung eine Untersuchung der Machenschaften an²⁾.

Die Überprüfung ergab, daß sich die Unternehmer keineswegs mit 3 Mill. fl. begnügt hatten, sondern durch Strohmänner noch einen Großteil des Kapitals zeichnen ließen. Damit wollte man, ähnlich wie bei der Augsburg - Nürnberger - Bahn, innerhalb kürzester Zeit ein Vermögen erwerben. Bei dieser Bahn waren nämlich die Aktien sofort nach der Verteilung mit 16 Prozent Agio gehandelt worden. Die Bankhäuser stießen daraufhin die Anteilscheine möglichst schnell ab. Nach ein paar Wochen waren sie gar nicht mehr abzusetzen.

So wurden auch die Anteile der Nürnberg - Nordgrenzbahn gehandelt. Allerdings stieg der Kurs nicht höher als 106, obwohl man bei der Überzeichnung einen höheren Kurs erwartet hätte. Trotzdem waren die Umsätze so hoch, daß Platner in seinem Handelshause eine kleine Börse einrichtete, die von seinem Sozios Knauer geleitet wurde.

Der Staat aber griff nicht weiter ein. Auch er wollte an der erwarteten Rendite teilhaben. Gelegenheit dazu bot sich, als nach der Subskription die Statuten der Gesellschaft genehmigt werden sollten.

Schon bei der Genehmigung der Bexbacher - und Lautenburger - Bahn hatte König Ludwig I. durchgesetzt, daß die Bahn nach

1) Zunächst wollte jedes der 7 Mitglieder des Direktoriums der Ludwigseisenbahn sogar 550.000 fl. zeichnen. Das Direktorium setzte sich damals zusammen aus dem 1. Bürgermeister Binder als Vorstand, Direktor Scharrer als Referent, Bürgermeister Merkel als Kassier, Marktvorsteher Platner, Buchhändler Mainberger, Magistratsrat Schroll und Handelsvorsteher J. F. Meyer aus Fürth.

2) I-4089, 16. Dezember 1837
M-Fürth, Fach 69, Nr. 9, S. 3, Stadtarchiv Fürth

einer Konzession von 99 Jahren unentgeltlich in das Eigentum des Staates übergehe. Diese Bestimmung wünschte König Ludwig auch bei der Nordgrenzbahn, obwohl in der alten Konzession, wie auch in den Fundamentalbestimmungen, von einem solchen Heimfallrecht nichts enthalten war¹⁾. Er stützte sich dabei auf die Ministerialentschließung vom 10. Februar 1836, in welcher in Ziffer 10 ausdrücklich festgesetzt war, daß die Genehmigung mit allen Wirkungen erlöschen sollte, wenn nicht binnen Jahresfrist die Gesellschaft vollständig konstituiert und der alsbaldige Beginn und die rasche Durchführung der Aufgabe gesichert sein werde. Da aber die Bildung der AG erst unterm 7. Dezember 1837 - mit der Subskription - erfolgte, sei die alte Konzession erloschen. Die Regierung könne also neue Bedingungen für eine Konzession stellen.

Der Protest Platners und Mainbergers halfen nichts. Es blieb dabei. Die Genehmigung der Bahn und der Statuten sollte nur unter dieser Bedingung erfolgen. Außerdem sollten die Gesellschafter natürlich, wie es die Fundamentalbestimmungen angaben, 10 Prozent des Aktienkapitals einzahlen²⁾. Dies lag nicht in deren Interesse. Man gebrauchte fadenscheinige Ausreden, wie, daß durch die Einzahlung den Städten Nürnberg, Fürth, Erlangen und Bamberg eine Summe baren Geldes entzogen werde, daß die Gesellschaft das Geld nicht benötige und suchte um Ratenzahlungen und Bürgschaften nach³⁾.

Der Staatsregierung wurde immer klarer, daß die Gesellschaft die Linie nicht bauen könne. Eine Hilfe des Staates war aber bei der angespannten Finanzlage nicht möglich. So schlug der damalige Innenminister von Abel vor, einstweilen die Bahn von Nürnberg bis Bamberg zu genehmigen und sie solange in

1) Wohl aber hatte die Kammer der Abgeordneten gleichsam als Gegenleistung zum Zwangsabtretungsgesetz vom 17. November 1837 (abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 461 ff.) angeregt, daß Eisenbahnen nach einer bestimmten Zeit dem Staat gehören sollten, ansonsten mußten sie gesondert besteuert werden.

K.d.Abg. 1837, Prot. Bd. XIV, S. 116,
Prot. Bd. IV, S. 197/222, Bd. XXIII, S. 4
Heigel, Carl Theodor, a.a.O., S. 172

2) I-4089, 31. März 1838

3) I-4089, 7. April 1838

unmittelbare Verwaltung der königlichen Behörden zu nehmen, bis die Bahn aus Gesellschaftsmitteln weiter gebaut werden könne¹⁾.

Doch König Ludwig war anderer Meinung. Er sah die Bahn als ein sehr ertragreiches Unternehmen an, dem man noch schärfere Bestimmungen zumuten konnte. Jetzt genügte ihm der Bahnerwerb nach 99 Jahren nicht mehr, vielmehr wollte er die Bahn zu jeder Zeit erwerben können, eine Möglichkeit, der auch von Abel kritisch gegenüberstand. Von Abel erkannte klar, daß der Staat die Bahn immer dann erwerben wolle, wenn sie rentabel wäre, es sei denn, politische oder militärische Gründe gäben den Ausschlag. Kein Unternehmen könne ein solches Risiko eingehen²⁾.

Dennoch blieb König Ludwig bei seiner Ansicht. Er meinte, die Ablösungssumme sei bei einem Kauf vor Ablauf der Konzession sehr leicht zu errechnen. Da die Bahn mit 99 Jahren sowieso dem Staat gehöre, hätte dieser nach 50 Jahren nur noch die Hälfte der Anschaffungskosten zu bezahlen, usf.. Dagegen verwies von Abel auf die zeitgenössische Schrift von Hansemann, der bemerkte, daß es billig wäre, den Aktionären einen Teil des Gewinnes zu sichern, falls das Werk gelinge. Diese müßten auch die Gefahr des Mißlingens tragen. Deshalb schlug er vor, daß der Staat schon nach 60 Jahren die Eisenbahn erwerben könne, wenn er der Gesellschaft das Anlagekapital - soweit jenes nicht durch die Benützung amortisiert sei - und 25 Prozent zusätzlich für den entgangenen Gewinn bezahle. Falls der Staat die Eisenbahn aber schon vor Ablauf von 60 Jahren erwerben wolle, hätte er den noch nicht amortisierten Teil des Anlagekapitals mit dem Durchschnittskurs der Aktien der letzten Jahre unter Hinzufügung von 40 Prozent zu bezahlen. In jedem Fall müsse aber ein Kaufentschluß ein Jahr vorher angezeigt werden³⁾.

Widerwillig stimmte König Ludwig dieser Lösung zu. Sie wurde

1) I-4089, 7. April 1838

2) I-4089, 16. April 1838

3) Hansemann, David, Die Eisenbahnen und deren Aktionäre im Verhältnis zum Staat, Leipzig - Halle 1837, S. 69

jedoch - soweit ersichtlich - dem Komitee nicht mitgeteilt. Überhaupt ließ sich die Staatsregierung Zeit, Statuten und Bahnbau zu genehmigen, obgleich Binder immer wieder auf die Dringlichkeit hinwies¹⁾.

Inzwischen rückten die Meinungsverschiedenheiten um die Linienführung wieder in den Vordergrund. Diesmal ging es um das kurze Stück von Nürnberg bis Erlangen. Was lag näher, als von Nürnberg nach Fürth die Ludwigseisenbahn zu benützen und die Strecke von da über Vach, Möhrendorf und Baiersdorf nach Erlangen zu führen, besonders, da ja das Baukomitee der Nordgrenzbahn mit dem Direktorium der Ludwigseisenbahn identisch war²⁾.

Mit einer solchen Linienführung waren aber die Bürger der Sebalder-Seite in Nürnberg nicht einverstanden. Sie sahen, wie sich der Verkehr und das Gewerbe durch die Ludwigseisenbahn und den Kanalbau immer mehr auf die Lorenzer-Seite der Stadt verlegten. Deshalb baten sie den König, den Bahnhof der Nordgrenzbahn auf der Sebalder-Seite der Stadt zu genehmigen³⁾.

Es mehrten sich die Stimmen, die den neuen Nürnberger Bahnhof in der Nähe des Laufer Tores, am sogenannten Judenbühl, haben wollten. Unterstützt wurde dieser Vorschlag neben den Grundstücksbesitzern von St. Ägidien vor allem vom Stadtmagistrat selbst. Man suchte die Staatsregierung mit dem Argument zu gewinnen, daß die Bahn bei einer anderen Linienführung dem Kanal schaden würde⁴⁾.

Diese Eingabe mußte den Interessen Fürths zuwiderlaufen. Meyer, als Mitglied des Komitees, brachte deshalb umgehend einen Kompromißvorschlag. Danach sollte die Bahn von St. Johannis ausgehend über Schniegling und Poppenreuth nahe an Fürth vorbei über Eltersdorf und Brand nach Erlangen führen.

1) I-4089, 7. Mai 1838

2) M-Nürnberg, Akt VI, C 3, Nr. 3, S. 10, Stadtarchiv Nürnberg

3) I-4088, 5. April 1836

4) I-4089, 13. August 1837 ff.

M-Nürnberg, Akt VI, C 3, Nr. 7, S. 7, Stadtarchiv Nürnberg
M-Fürth, Fach 69/9, S. 110, Stadtarchiv Fürth

Das Nürnberger Komitee beschloß zunächst, alle drei Linien vermessen zu lassen. In der Zwischenzeit gelang es Fürth, in Bamberg für ihren Plan Stimmung zu machen und auch Scharrer für die Fürther Strecke zu gewinnen. Die übrigen Mitglieder des Direktoriums verhielten sich abwartend. Dennoch wurden die Anhänger der Linie von St. Johannis immer stärker. Schließlich schwenkte auch der Magistrat um¹⁾. Als dann noch der technische Bericht positiv ausfiel, stand der Bahn nichts mehr im Wege. Mit Signat vom 3. März 1838 wurde die Streckenführung von König Ludwig genehmigt²⁾.

Die Stadt Fürth hatte ihr Ziel erreicht. Sie besaß am Kanalhafen einen Anschluß zur Bahn nach Norden. In der Generalversammlung vom 2. Juli 1838 sollte die Streckenführung mit den Aktionären besprochen werden. Aufgehetzt durch verschiedene anonyme Druckschriften wurde die Mißgunst der Nürnberger auf die Fürther Bürger erneut geschürt. Man äußerte die Vermutung, daß die Fürther eine Stichbahn vom Kanalhafen nach Fürth legen und damit einen Anschluß an die Strecke nach Augsburg gewinnen wollten. Kein Wunder, daß die Generalversammlung sehr turbulent wurde. Es erschienen 695 Aktionäre mit 8 474 Aktien. Die Mehrzahl - obwohl nur im Besitze von ein bis zwei Aktien - verlangte, daß man nach Köpfen abstimme. Um heftige Auftritte zu vermeiden, stimmte der provisorische Ausschuß diesem Verlangen zu, obwohl dieser Abstimmungsmodus offensichtlich gegen die Fundamentalbestimmungen verstieß³⁾.

Der Ausschuß konnte die Gemüter erst beruhigen, als er den Vorschlag unterbreitete, die Strecke vom Neutor nach Fürth erneut untersuchen zu lassen. Daneben sollten vor allem die

- 1) M-Fürth, Fach 69/9, S. 3, Stadtarchiv Fürth
N-Nürnberg, Akt VI, C 3, Nr. 7, S. 24, Stadtarchiv Nürnberg
I-4089, 13/15. Januar 1838
- 2) I-4089, 3. März 1838
- 3) Die Satzung war noch nicht genehmigt.
Der provisorische Ausschuß war am 20. März 1838 gewählt worden und bestand aus 7 Mitgliedern des Direktoriums der Ludwigseisenbahn, zu denen der königliche Bezirksingenieur Panzer und die Appellationsgerichtsadvokaten Dr. von Hornthal und Dr. Kunell aus Bamberg kamen.

Strecken von Nürnberg über Schnepfenreuth nach Erlangen und von Nürnberg links der Landstraße nach Erlangen geprüft werden. Am 9. Juli 1838 fand eine erneute Versammlung statt. Dabei wurde trotz des heftigsten Protestes der Stadt Fürth beschlossen, die Strecke über Buch und Schnepfenreuth nach Erlangen zu bauen. König Ludwig sollte durch eine Dankesadresse für die neue Strecke gewonnen werden.

Unterstützt wurde der Antrag durch eine Eingabe führender Aktionäre der Ludwigseisenbahn, die unter anderem von Freiherr von Tucher, Dr. Toussaint, Johann Sigmund von Holzschuher und Klett unterzeichnet war. In dieser Eingabe vom 14. Juli 1838 baten sie den König um die Änderung der Linienführung von Nürnberg nach Poppenreuth, da diese Bahn in die Rechte und die Interessen der Ludwigseisenbahn eingreife. Die Bahn solle weiter von Fürth weg über Schnepfenreuth nach Erlangen gebaut werden. Fürth sei ja bereits durch die Ludwigsbahn mit Nürnberg verbunden. Wer von Fürth nach Bamberg wolle, verliere nichts, wenn er zuerst nach Nürnberg fahre und von hier aus die Fahrt nach Bamberg fortsetze¹⁾.

Man ist erstaunt, daß dieser Antrag erst so spät erfolgte. Ein Grund konnte in den Akten nicht gefunden werden. Genau so überrascht war das Innenministerium. Es wollte zunächst die Eingabe aus formalen Gründen verwerfen, weil das Direktorium der Ludwigseisenbahn die Interessen der Gesellschaft zu wahren hätte und nur Generalmajor von Seckendorf als Unterzeichner diesem Direktorium angehörte. Man entschloß sich aber dann dennoch zur materialen Prüfung.

Das Innenministerium war der Ansicht, daß die Rechte der Ludwigsbahn nicht verletzt sein konnten, da das 30jährige Privilegium nur für die Verbindung Nürnberg - Fürth gelte, und die neue Eisenbahn von Fürth durch den Kanal, eine Landstraße und die Pegnitz getrennt wäre. Dennoch wollte König Ludwig zur Sicherheit ein Gutachten der Kronanwälte, das zu einem ähnlichen Ergebnis kam.

Die Staatsregierung zog sich geschickt aus der leidigen Angelegenheit. Sie überließ die Linienführung der Generalver-

1) I-4092, 24. Juli 1838

sammlung. Damit wurde es still um den Streit, wie die Bahn von Nürnberg aus gebaut werden sollte. Zunächst mußte die Satzung genehmigt werden.

König Ludwig bestand weiterhin darauf, daß die Bahn nach 99 Jahren unentgeltlich an den Staat übergehen sollte und vorher jederzeit vom Staat erworben werden konnte. Am 30. Oktober 1838 wurde die Satzung genehmigt¹⁾.

Am 18. Februar 1839 fand die Generalversammlung der Aktionäre statt, der als Vertreter der Regierung Regierungsrat Forster beiwohnte. Nachdem die Statuten genehmigt waren, wurden die Mitglieder des Direktoriums und des Verwaltungsrates der Gesellschaft endgültig gewählt. In das Direktorium kamen die bisherigen Mitglieder des provisorischen Ausschusses, mit Ausnahme des Handelsvorstehers Meyer aus Fürth, an dessen Stelle Oberzollinspektor Dürig trat, der spätere erste Generaldirektor der bayerischen Staatsbahnen. Ferner wurde statt des Bezirksingenieurs Panzer der Kaufmann J. G. Keilholz aus Bamberg gewählt. Binder wurde Vorstand des Direktoriums. Der Verwaltungsrat setzte sich zusammen aus Sigmund Freiherr von Tucher, dem Kunst- und Buchhändler Dr. Campe, dem kgl. Advokat Dr. Stadelmann, den Kaufleuten Heymann und A. Toussaint, dem kgl. Advokat Dr. Toussaint als Vorsitzender und dem kgl. Kanalbausektionsingenieur Eichemeyer, alle aus Nürnberg. Bamberg war vertreten durch den Kaufmann G. M. Schwager und den kgl. Advokaten Dr. Burckhardt und Dr. Elsner²⁾.

Auf Drängen des Regierungskommissars sollten noch im Frühjahr die Arbeiten anfangen. Nun begannen erneut die Verhandlungen mit der kgl. sächsischen und der herzoglich sächsisch-altenburgischen Regierung. Es zeigte sich, daß inzwischen

1) I-4092, 30. Oktober 1838

2) Schon vorher hatten sich die früheren Gegner für eine Linienführung über Poppenreuth ausgesprochen, so daß die Versammlung sehr ruhig, fast schleppend verlief. "Korrespondent von und für Deutschland" vom 2. März 1839 Die Statuten sind abgedruckt im Regierungsblatt Nr. 15 von 1839 Siehe auch: M-Nürnberg, Akt VI, C 3, Nr. 7, S. 86, Stadtarchiv Nürnberg

weder von Seite der für diesen Bahnbau gebildeten Komitees, noch von Seite der sächsischen Regierungen Schritte unternommen worden waren, um das Werk zu realisieren. Vielmehr hatten sich andere Bahnbaupläne in den Vordergrund gedrängt.

Sachsen hatte auf Grund bestimmter Zusagen gehofft, daß die von Potsdam nach Süden führende Bahn in Leipzig anschließen würde. Doch unerwartet legte Preußen den Zentralpunkt nach Köthen. Sachsen mußte nun selbst in Köthen anschließen. Damit war das Projekt einer Linie nach Süden in den Hintergrund gerückt. Nun erneut von Bayern auf den Anschluß hingewiesen, versuchte die kgl. sächsische Regierung ihre Genehmigung von der Zusicherung abhängig zu machen, daß die bayerische Regierung keine andere aus Bayern nach Norden führende Bahn genehmige, bevor die Linie von Bamberg nach Hof gebaut wäre.

Die bayerische Staatsregierung erkannte die Gefahr. Mit dieser Bindung wäre eine eventuelle Weiterführung der Bahn von Bamberg aus über Coburg in das Werratal unmöglich geworden. Man beschloß deshalb, ausweichend zu antworten. Sachsen müsse erst seinen Anschlußwillen kundtun¹⁾.

Die schlechten Aussichten, den Anschluß herzustellen, wurden auch in Nürnberg bekannt. Die Kurse der Nordgrenzbahn sanken unter pari. Großunternehmer und Spekulanten versuchten die Interimsscheine abzusetzen. In dieser Zeit sollten satzungsgemäß 4 Prozent des Kapitals eingezahlt werden. Der Vorstand der Unternehmung erkannte die Hoffnungslosigkeit, die Gelder zu bekommen. Er wandte sich deshalb an die Staatsregierung und bat um Befreiung von der Grund- oder Gewerbesteuer. Dieser Antrag wurde abgelehnt²⁾. Nun versuchte der Vorstand, eine 3 1/2 prozentige Zinsgarantie des Staates zu erlangen. Auch dieser Antrag wurde mit der Begründung abgelehnt, daß der Staat durch eine solche Regelung zu stark in die Geschicke einer Privatgesellschaft eingreifen müsse³⁾.

1) I-4092, 16. November 1839, I-4093, 3. Juni 1840

2) I-4093, 23. Dezember 1839

3) F-4007, 11. Januar 1840, I-4093, 11. Januar 1840

Besonders drückend wurden die Forderungen der Post empfunden, mit der man am 16. Mai 1839 den nach den Fundamentalbestimmungen geforderten Vertrag geschlossen hatte. Der Vertrag sah im wesentlichen vor, daß die Bahn alle Brief- und Zeitungspakete unentgeltlich zu befördern hatte. Außerdem sollte die Bahn zunächst als Entschädigung für die auf der Strecke Nürnberg - Bamberg überlassenen Frachtstücke 4 000 fl. und für den überlassenen Personenverkehr 5 500 fl. jährlich entrichten¹⁾.

Die Bestimmungen dieses Vertrages wurden vom Vorstand so drückend empfunden, daß er sich nicht getraute, sie der Generalversammlung vorzulegen. Man wollte nicht noch mehr Zeit als nötig verlieren.

Die Staatsregierung ließ nicht locker. Am 4. August 1840 war der letzte Termin für die Einzahlung der 4 Prozent gekommen. Nach Anzeige des Nürnberger Stadtkommissars und neuen Regierungskommissars bei der Gesellschaft, Sieß, wurden bis 7. August wider Erwarten für 7.144 Aktien die Einzahlung geleistet. Trotz mehrfacher Verlängerung blieben aber annähernd die Hälfte der 16 000 ausgegebenen Interimsscheine ohne weitere Zahlung. Was sollte man unternehmen? Die Summe von 4 Mill. fl. reichte nicht aus, die Bahn von Nürnberg nach Hof zu bauen. Zum anderen würden wahrscheinlich auch die restlichen 95 Prozent des Kapitals nicht auf allen Interimsscheinen einbezahlt werden. Der Vorstand bemühte sich daher um einen Ausweg.

Gerade zu jener Zeit wurde wieder verstärkt für eine Weiterführung der Bahn nach Coburg geworben. So suchte der Vorstand am 5. Oktober 1840 offiziell um die Konzession einer Bahn von Bamberg nach Coburg nach. Der Plan, die Bahn über

1) I-4093, nach 4. Januar 1840

Im Gegensatz zu diesem Vertrag erhielt die Ludwigseisenbahn für den Transport der Postsendungen eine Entschädigung von 80 fl. jährlich.
Staudenraus, Robert, Die Ludwigseisenbahn und die Post, in: Archiv für Postgeschichte in Bayern, Jahrg. 1935, S. 200

Hof nach Sachsen zu bauen, wurde fallengelassen¹⁾.

Die Bahn über Coburg war besonders auf Anregung des Chefs des bibliographischen Institutes zu Hilburghausen, Joseph Meyer, niemals ganz zur Ruhe gekommen²⁾. Bereits 1836 hatte Meyer den Plan Lists und Grotes wieder aufgegriffen, eine "Bayerisch - Hanseatische - Eisenbahn" zu bauen. Im selben Jahr untersuchte Meyer die Strecke von der bayerischen Grenze bei Coburg bis in die Gegend von Vacha, ohne auf die Ablehnung der bayerischen Staatsregierung zu achten, die aus volkswirtschaftlichen Erwägungen immer die längere bayerische Strecke über Hof befürwortete.

Zunächst aber mußte Meyer abwarten. Wahrscheinlich angeregt durch den Zeichnungserfolg der Nürnberger Gesellschaft vom 7. Dezember 1837, versuchte er, das auf 6,1 Mill. fl. geschätzte Baukapital von der Grenze bei Coburg bis Vacha ebenfalls durch Subskriptionen aufzubringen. Vermutlich hoffte Meyer, Bayern durch die gesicherte Finanzierung zum Anschluß nach Coburg bewegen zu können³⁾.

Die Emission hatte den gewünschten Erfolg. Die aufgelegten Summen wurden sofort gezeichnet⁴⁾. Dadurch gestärkt, wandte sich Meyer an die Staatsregierungen von Kurhessen und Han-

1) Dieser Schritt war, sehr zum Leidwesen von Bayreuth und Hof, bereits in einer Denkschrift angekündigt und im Oktober von der Generalversammlung genehmigt worden. I-4093, 5. Oktober 1840

M-Hof, F VI, Fach 193, Fasc. 1, 2. Oktober 1840, Stadtarchiv Hof

Denkschrift der Gesellschaft für die Herstellung einer Eisenbahn von Nürnberg über Bamberg an die nördliche Reichsgrenze, Nürnberg 1840

2) Näheres zur Person Meyers in:

Human, Karl Joseph Meyer, Hilburghausen 1896

3) Ein direkter Kontakt Meyers mit der Nürnberger Gesellschaft oder mit der bayerischen Staatsregierung konnte nicht nachgewiesen werden.

4) Meyer hatte am 28. Februar 1838 bei den Gebrüdern Mühlhens & Co. in Frankfurt 1 Million fl., bei Johann Lorenz Schätzler in Augsburg 600.000 fl., in Coburg, Meiningen und Hilburghausen je 500.000 fl. aufgelegt. Den Rest von 3 Mill. fl. behielt er sich selbst vor.

Siehe: Lins, Wilhelm, a.a.O., S. 10 f.

nover und bat um die Konzession zum Weiterbau der Bahn. Am 24. Juli 1838 lehnte das Königreich Hannover den Bahnbau von Vacha über Minden zu den Hansestädten ab. Als auch Kurhessen den Vorschlag Meyers, die Bahn durch Hessen und Westfalen nach Rotterdam und Amsterdam fortzusetzen, ablehnte, war der von ihm gewünschten "Hanseatisch - Süddeutschen - Zentraleisenbahn" der Weg nach Norden versperrt. Meyer zahlte die bereits eingezahlten Summen zurück¹⁾.

Damit schien der Weg über Coburg nach Norden endgültig verbaut zu sein. Doch dann kam Hilfe von Preußen, das sich anschickte, eine Verbindung des durch Hannover, Braunschweig und Kurhessen geteilten Landes aus verkehrspolitischen und militärischen Gründen herbeizuführen. Man war sich nur noch nicht klar, ob jene Verbindungsbahn nördlich oder südlich des Harzes gebaut werden sollte²⁾.

Meyer erkannte die Chance. Ihm war inzwischen wahrscheinlich klar geworden, daß die bayerische Staatsregierung noch immer einen Anschluß bei Hof anstrebte. Um aber für Thüringen dennoch eine Eisenbahn zu sichern, bat er am 25. April 1840 die bayerische Staatsregierung um die Baukonzession von der Grenze nach Bamberg, oder falls die bayer. Staatsregierung selbst bauen wolle, um die Zusicherung des Anschlusses. Dabei gab er an, schon die Konzession der sächsischen Herzogtümer zu besitzen³⁾.

Die bayer. Staatsregierung zögerte. Sie wollte sich nicht binden und dadurch die königlich sächsische Regierung verärgern. Deshalb fragte sie vorsichtshalber in Coburg an, wie weit das Projekt Meyers gekommen sei. Die Antwort zeigte die Richtigkeit der bayerischen Vorsicht. Keine der thüringischen Staaten hatte Meyer die Konzession erteilt, vielmehr wollte man auf Einwirken Friedrich Lists unter eigener staatlicher Regie bauen⁴⁾.

1) Näheres: Lins, Wilhelm, a.a.O., S. 10 f.
Meyer, Joseph, Hanseatisch - Süddeutsche - Zentraleisenbahn, Hilburghausen 1838

2) Näheres: Lins, Wilhelm, a.a.O., S. 22

3) I-MH-13187, 3. Mai 1840, HStA München

4) I-4084, 8. Juli 1840 ff.

Am 19. August 1840 schlossen sich die Regierungen von Sachsen - Weimar, Sachsen - Coburg - Gotha und Sachsen - Meiningen zu einem Eisenbahnverein zusammen, um gemeinsam die Interessen ihrer Länder, besonders in Berlin, aber auch in München, zu vertreten¹⁾.

Diese thüringischen Projekte waren für die Nürnberger Gesellschaft sehr genehm. Für einen Anschluß nach Coburg würde ihr Kapital gerade ausreichen. Deshalb wartete man in Nürnberg voller Hoffnung auf die Entscheidung der bayerischen Staatsregierung, ob man bis Bamberg und weiter nach Coburg bauen dürfe.

Aber auch in Bayern hatte sich die Stimmung geändert. Nach den Mißerfolgen der Nürnberger Gesellschaft erkannte der Staat immer mehr die Notwendigkeit, selbst den Bahnbau in die Hand zu nehmen. Die Zeit drängte. Während in Bayern der Bahnbau nicht vorwärts kam, sah man in den Ländern Preußen, Baden, Württemberg, Österreich um die Wette Bahnen entstehen. Man näherte sich schon den bayerischen Grenzen. Daher erschien die Furcht, umgangen zu werden, sehr begründet. Die Gefahr drohte besonders von Württemberg, das um diese Zeit eine Bahn an den Bodensee plante und damit in Verbindung mit der geplanten Bahn von Berlin nach Frankfurt eine Konkurrenz für die projektierte bayerische Bahn von Lindau zur Nordgrenze, als auch für den Kanal darstellte²⁾.

Was sollte man machen? Sollte man der Privatgesellschaft die nachgesuchte Genehmigung für eine Bahn nach Coburg erteilen? Staatsregierung, wie auch König Ludwig, waren gegen den Privatbahnbau. Man hatte schon zu lange gewartet. Aus diesem Grunde forderte die Staatsregierung die Gesellschaft auf, augenblicklich mit dem Bau der Strecke nach Hof zu beginnen, sonst müsse die Konzession entzogen werden. Man nahm an, daß diese Aufforderung die Auflösung der Gesellschaft zur Folge haben werde, besonders, da die Strecke von Bamberg nach Hof weder projektiert, noch der Anschluß nach Sachsen sicherge-

1) I-MH-13173, 19. August 1840, HStA München

2) I-4094, 29. Oktober 1840

stellt war. Damit wäre der Weg für den Staatsbahnbau frei gewesen, der durch die Erübrigungen aus dem Haushalt und durch 3 1/2 prozentige Pfandbriefe finanziert werden sollte¹⁾. Als die Generalversammlung der Gesellschaft einem Bahnbau nach Hof nicht zustimmte, entzog die Staatsregierung der Gesellschaft am 14. November 1840 die Konzession²⁾. Inzwischen hatten die königlich sächsische und die herzoglich altenburgische Regierung die Gefahr erkannt, umgangen zu werden. Beide drängten nun auf Abschluß eines Staatsvertrages. Coburg wartete weiter ab. Man war ja auf den Anschluß an die geplante preußische Bahn von Halle nach Kassel angewiesen³⁾. Die bayerische Staatsregierung hielt es für besser, den Umweg über Hof zu wählen und nur mit zwei Regierungen zu verhandeln, als die Geneigtheit der verschiedenen thüringischen Staaten abzuwarten, die nicht einmal unter sich einig waren⁴⁾.

1) F-4007, I-4093, I-4097, 3. Mai 1840

I-4094, 29. Oktober 1840

Für kurze Zeit hatte von Abel auch erwogen, ob sich der Staat an dem Unternehmen beteiligen sollte.

Gutachten vom 16. August 1840, Geheimes Hausarchiv, Rep. XI, Nr. 48

Abgedruckt bei: List, Friedrich, Schriften, Reden, Briefe, a.a.O., Bd. III, S. 962

2) I-4094, 29. Oktober 1840

F-4007, S. 59

3) I-4084, 21. November 1840

Bereits im August 1840 war der kgl. sächsische Kreisdirektor und Universitätskurator, Herr von Falkenstein, mit dem Erbauer der Leipzig-Dresdener-Eisenbahn, Major a.D. Kunz, in München, um über die beiderseitigen Interessen bezüglich eines Staatsvertrages zwischen Bayern, dem Königreich Sachsen und dem Herzogtum Sachsen-Altenburg zu verhandeln.

Allgemeine Zeitung, a.a.O., 1840, Nr. 229, S. 1828

4) Siehe auch: Kapitel 7 b

Bei genauer Betrachtung der Verhandlungen von 1843 ergibt sich jedoch, daß die bayerische Regierung gar nicht ernstlich die Linie über Coburg wünschte, vielmehr die dortigen Widerstände gerne als unüberwindbar darstellte.

Zu diesem Verhalten kam sie durch ihren partikularistischen Standpunkt, der sie glauben ließ, daß es für Bayern höchst vorteilhaft sei, den Verkehr möglichst lange im eigenen Land, auf eigenen Bahnen zu halten.

Vgl.: Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 893

Die Verhandlungen mit Sachsen begannen. Wenn auch König Ludwig I. lieber eine Bahn von Coburg nach Bamberg gesehen hätte, weil diese billiger war und dem Kanal Güter zuführen konnte, so hatte ihn die Staatsregierung doch für den Staatsbahnbau nach Hof gewinnen können¹⁾.

Die bayerische Staatsregierung wollte die Verhandlungen mit Sachsen möglichst rasch abschließen. Sie bat deshalb um die auf Kosten der bisherigen Gesellschaft hergestellten Pläne und Kostenvoranschläge. Diese suchte alles, was sie besaß, so teuer wie nur möglich zu verkaufen. Sie forderte für das Altensteinische Haus in Erlangen (Bahnhof Erlangen) 7 400 fl., für Gerätschaften 20 000 fl., für die Vorarbeiten 20 000 fl., für deren Umarbeitung 11 000 fl. und für das Büroinventar 60 000 fl.. Da der Staat als alleiniger Käufer auftrat, konnte sehr bald ein angemessener Vertrag geschlossen werden. Die Vorarbeiten gingen mit 12 000 fl., die Gerätschaften mit 2 000 fl. und das Grundstück in Erlangen mit 7 400 fl. in das Eigentum des Staates über. Die Gesamtsumme rundete der Staat noch auf 20 000 fl. ab²⁾.

Ähnlich war auch das Schicksal der Augsburg - Nürnberger - Bahn. Auch hier zeigte sich die große Entmutigung, wobei die furchtbaren Verluste der französischen Bahnaktionäre nicht unwesentlich die Risikobereitschaft beeinflußten. Obwohl - soweit mir bekannt - noch keine Satzung genehmigt wurde, befürchteten die Aktionäre, daß neben den Fundamentalbestimmungen auch das Heimfall- und Aneignungsrecht des Staates auf diese Bahn übertragen werde. Als eine Deputation im Januar 1840 keine Änderung der Bedingungen brachte, sah sich der Ausschuß außer Stande, die Bahn zu bauen. Am 24. Januar

1) Die Strecke von Bamberg bis Nürnberg hielt König Ludwig wegen des Kanals für überflüssig.
F-4007, Signat vom 4. Mai 1840

2) I-4094, 8. April 1841

1841 verzichtete dieses Gremium auf Forderung der Staatsregierung formell auf die Konzession. Gleichzeitig wurden die vom Staat ausgeführten Pläne und Kostenvoranschläge zurückgegeben und der Rest der einbezahlten Initiativkosten von 1 Prozent an die Zeichner zurückbezahlt. Damit stand einem Staatsbahnbau nichts mehr im Wege¹⁾.

1) Siehe: Böttinger, Oskar, a.a.O., S. 25 f.

4. Kapitel: Der Bau der Staatsbahn Augsburg - Nürnberg - Hof

Gleich nach der Auflösung der Gesellschaften setzte die bayerische Staatsregierung die Beratungen mit der kgl. sächsischen und der herzoglich altenburgischen Regierung fort. Man wollte möglichst rasch den Anschluß nach Leipzig sicherstellen. Deshalb nahm die bayerische Staatsregierung gleichzeitig mit dem Herzogtum Sachsen-Coburg Verbindung auf, ohne sich ernstlich einen Erfolg zu versprechen. Vielmehr benützte man diese Verhandlungen als Druckmittel, um das Königreich Sachsen geneigter zu machen. Bereits am 14. Januar 1841 wurde der Staatsvertrag zwischen Bayern, dem Königreich Sachsen und dem Herzogtum Sachsen - Altenburg abgeschlossen¹⁾.

In diesem Vertrag verpflichtete sich Bayern, vom 1. Juli 1841 ab, in 6 Jahren eine Bahn von Nürnberg über Erlangen, Kulmbach nach Hof zu bauen²⁾, während die beiden sächsischen Staaten im gleichen Zeitraum den Anschluß über Plauen - Altenburg nach Leipzig herzustellen hatten. Dabei blieb offen, ob die Steigungen im Fichtelgebirge durch Dampfwagen oder mit Pferden überwunden werden sollten³⁾.

Die Beschlüsse wurden zunächst in Leipzig und Altenburg in die Tat umgesetzt. Hier hatten sich schon 1836 Komitees zur Gründung einer Eisenbahn von Leipzig über Altenburg an die bayerische Grenze gebildet, die aber bis 1841, wie in Bayern, über die Vorarbeiten nicht hinausgekommen waren. Nach Abschluß des oben erwähnten Staatsvertrages luden die beiden Komitees die Öffentlichkeit erneut ein, sich am Bahnbau zu beteiligen. In der Einladungsschrift vom 24.

1) Vgl.: Seite 53

Beglaubigte Abschriften in:

A-MH-13174, S. 45 bis 48, HStA München,
und in: I-4110, S. 1

2) In den Ausführungsbestimmungen zum Vertrag behielt sich der bayerische Staat vor, statt wie vorgesehen von Lichtenfels über Kulmbach - Münchberg - Hof, die Bahn von Lichtenfels über Kronach nach Hof zu bauen.
I-4095, 26. Mai 1841

3) A-MH-13173, S. 78, HStA München

April 1841 wurde besonders betont, daß sich die beiden sächsischen Regierungen mit 25 Prozent am Grundkapital beteiligen wollten. Diese Aktien sollten jedoch solange keine Dividende erhalten, wie die im freien Verkehr gehandelten keine Rente von 4 Prozent abwerfen würden. Außerdem wollte der Staat während der Bauzeit vorschußweise die Verzinsung übernehmen. Diesen günstigen Bedingungen war es zu verdanken, daß binnen kurzem das erforderliche Kapital von 4,5 Mill. Talern gezeichnet wurde¹⁾.

Am 22. Juni 1841 fand die erste Generalversammlung statt, in der sich die Gesellschaft formell konstituierte, die bisherigen Handlungen des Komitees bestätigte und einen Ausschuß wählte. Am 1. Juli wurde unter Leitung des Erbauers der Leipzig - Dresdner - Bahn, des Hauptmanns a. D. und Oberingenieurs Kunz, der Bau begonnen.

Schon am 19. September 1842 wurde die Strecke Leipzig - Altenburg eröffnet²⁾. Am 1. April 1847 übernahm die sächsische Regierung, einem Angebot der Eisenbahngesellschaft entsprechend, die bis dahin fertiggestellten Teile der Bahn als erste sächsische Staatsbahn. Von da an wurde unter staatlicher Verwaltung weitergebaut. 1849 wurde die Strecke von Plauen bis zur Grenze fertiggestellt und am 15. Juli 1851 auch die letzte Lücke von Reichenbach bis Plauen. Beide Teilstrecken waren wegen der großen Überbrückungsbauten der Elster und des Göltzschtals sehr schwierig zu bauen³⁾.

In Bayern ging es weniger schnell vorwärts. Hier wurde zunächst eine unter dem Staatsministerium des Innern stehende Eisenbahnbaukommission mit dem Sitz in Nürnberg gebildet. Sie bestand aus zwei technischen Vorständen, dem königlichen Kreisbaurat Paul Denis, dem Erbauer der Nürnberg - Fürther - Bahn, für die Linie nördlich von Nürnberg und dem königlichen Oberingenieur August Pauli für die Linie südlich von

1) A-MH-13174, HStA München

2) Die Strecke bis Krimmitschau wurde am 15. März 1844 dem Verkehr übergeben, die Strecke nach Zeitz 1845.

3) List, Friedrich, Schriften, Reden, Briefe, Band III, a.a.O., S. 958
Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 487 ff.

Nürnberg, sowie aus dem administrativen Vorstande für die ganze Bahnstrecke, dem Oberzollinspektor Dürig zu Nürnberg. Diese Kommission begann am 1. Juli 1841 ihre Tätigkeit¹⁾, indem sie die alten Pläne der beiden Aktiengesellschaften, die ja von staatlichen Ingenieuren angefertigt worden waren, neu überprüfte. Dabei stellte sich heraus, daß durch die Wasserscheide zwischen Donau und Main und durch das Fichtelgebirge große technische Schwierigkeiten zu erwarten waren, die man bei der bisherigen, oberflächlichen Projektierung übergangen hatte.

Besonders im Fichtelgebirge ließ sich keine Aufstiegsstrecke finden, die unter einer Steigung von 1:200, der damals höchstmöglichen Neigung, bei einigermaßen erträglichen Kurvenradien lag. Die Eisenbahnbaukommission entschloß sich deshalb, die Steigung durch eine schiefe Ebene zu überwinden. Mit Hilfe einer stehenden Dampfmaschine sollten die Wagenzüge über eine Neigung von 1:20 gezogen werden.

Nun mußte man eine geeignete Stelle suchen. Diese fand sich - die Baukommission bezeichnete sie als die "einzige" Stelle - bei Streitmühle, wo sich eine fast gerade Schlucht das Fichtelgebirge hinaufzieht. Diese Stelle hielt man besonders geeignet, da die Steigung nur 1:35 aufwies²⁾.

Mit dieser Entscheidung war auch der Antrag Bayreuths verworfen, das seit 12. Juli 1841 erneut versuchte, zu einer Eisenbahn zu kommen³⁾. Die Baukommission untersuchte zwar auch die Streckenführung durch das Tal des Roten Mains nach Bayreuth und über Bindlach - Harsdorf zur Streitmühle, lehnte den Umweg dann aber aus Kostengründen ab⁴⁾. Stattdessen schlug sie vor, Bayreuth durch eine Zweigbahn mit der Bahnlinie zu verbinden.

1) Im Juni 1842 trat Denis zurück, wodurch die technische Leitung des ganzen Baues auf Pauli überging.

Über die weiteren Personen: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 286

2) Wohl konnte man damals noch steilere Stellen durch eine schiefe Ebene überwinden, doch fand man diese für eine Personenbeförderung zu steil.

3) I-4095, 12. Juli 1841

4) I-4103, 31. Januar 1842

Vgl.: M-Bayreuth, vorl. Nr. 2482, Stadtarchiv Bayreuth

Auf diesen Antrag hin beschloß die Oberste Baubehörde in ihrer Sitzung vom 6. März 1842, die Bahn von Lichtenfels über Kulmbach zur schiefen Ebene zu bauen. Die anderen Projekte über Kronach durch das Rodachtal, über Wirsberg - Solg und durch den Rimlasgrund wurden fallengelassen¹⁾.

Auch in Nürnberg begann erneut die Diskussion um die Linieneinführung, da die Baukommission den gemeinsamen Bahnhof für die Augsburg-Nürnberger- und die Nürnberg-Hofer-Bahn am Frauentor errichten wollte. Mit diesem Plan waren die Bewohner der Sebalder-Seite (u.a. Platner, Mainberger, Klett, Scharrer) nicht einverstanden, wahrscheinlich weil sie die Konkurrenz für die Ludwigseisenbahn befürchteten. Man wollte den Bahnhof am Neutor, ein Wunsch, der auch vom Kollegium der Gemeindebevollmächtigten unterstützt wurde²⁾. Um diese Bitte zu bekräftigen, wollte die Stadt eine Deputation an den König schicken, die aber von Ludwig I. abgelehnt wurde, weil man noch keinen Entschluß gefaßt habe³⁾.

Erst auf den erneuten Antrag Binders vom 18. Februar 1842 wurde die Eisenbahnbaukommission beauftragt, den Antrag zu untersuchen⁴⁾.

Diese war, wie auch das Innenministerium, abgeneigt, zwei Bahnhöfe in Nürnberg zu errichten. Man fragte deshalb bei der Stadt Nürnberg an, ob sie die Mehrkosten von 270 - 275

1) I-4103, 6. März 1842

In wieweit an dieser Entscheidung der Wunsch König Ludwigs oder seiner Techniker mitgespielt hat, die erste Steilrampe Deutschlands als technisches Wunderwerk zu bauen, oder die Abneigung von Abels gegen die evangelischen Gebietsteile - auch Ansbach wurde an die Bahn nicht angeschlossen, weil dies einen Umweg bedeutete (Akt I-4158), wohl aber Nördlingen - ließ sich an Hand der gesichteten Akten nicht eindeutig klären. Vgl.: Streit, Fritz, Die Verkehrswege durch das Bayreuther Land seit der Markgrafenzeit, Bayreuth 1955, S. 17 f.

2) M-Nürnberg, Akt VI, C 3, Nr. 7, S. 172, S. 181, Stadtarchiv Nürnberg

Vgl.: M-Nürnberg, Akt VI, C 3, Nr. 25 a, Stadtarchiv Nbg.

3) I-4095, 14. Dezember 1841

4) M-Nürnberg, Akt VI, C 3, Nr. 24, S. 28, Stadtarchiv Nbg.

Tausend fl. für eine einspurige Verbindungsbahn übernehmen wolle¹⁾.

Die Bewohner waren aber keineswegs einig. Am 18. Februar 1841 wollten die Bürger der Lorenzer - Seite den Antrag stellen, daß ein gemeinsamer Bahnhof für beide Linien auf ihrer Stadtseite errichtet werde. Der Magistrat fühlte sich kompromittiert und wollte diese Petition verhindern. Man lud deshalb die Unterzeichner der Schrift für den 28. Februar auf das Rathaus und legte ihnen dar, daß die Bittschrift den Interessen der beiden Gremien zuwiderlaufe. Nachdem man schon vorher die beiden Hauptunterzeichner, die Bankiers Leonhard Kalb und Carl Cnopf, für den Plan gewonnen hatte, fielen die anderen ab²⁾.

In den folgenden Stadtratsitzungen beschäftigte man sich mit der Führung der Verbindungsbahn. Dabei wurden drei Projekte vorgeschlagen. Einmal durch die Stadt (Königstraße - Hauptmarkt - Winklerstraße - Weinmarkt - Neutor), dann um die Stadt entlang der Befestigung und schließlich vom Bahnhof am Frauentor, scharf hinter dem Johannisfriedhof zur Bahn vor dem Neutor führend.

Die beiden ersten Pläne wurden von der Eisenbahnbaukommission verworfen. Der erste, weil er technisch nicht ausführbar war, den zweiten wollte man nicht bauen. Lediglich die dritte vorgeschlagene Bahn sollte gebaut werden, falls die Stadt die Kosten trage, die von der Staatsregierung mit 200.000 fl. für den Bahnhof am Neutor, 50.000 fl. für die Anschlußstrecke nach Fürth und 162.500 fl. für die vermehrten Verwaltungskosten angegeben wurden. Sollte aber die Stadt die Mehrkosten nicht tragen, so würde nur ein Bahnhof errichtet werden und die Bahn weiter von Nürnberg weg, etwa bei Doos, über die Pegnitz geführt werden³⁾.

Daraufhin stellte die Gemeinde einen Schuldentilgungsplan über 412.500 fl. auf, wobei die Baulast durch den Malzauf-

1) M-Nürnberg, Akt VI, C 3, Nr. 24, S. 40, Stadtarchiv Nbg.

2) M-Nürnberg, Akt VI, C 3, Nr. 24, S. 107, Stadtarchiv Nbg.

3) M-Nürnberg, Akt VI, C 3, Nr. 25, S. 2, Stadtarchiv Nbg.

schlag bis 1899 bei 3 1/2 bis 4 Prozent Zinsen getilgt werden sollte. Der Vorschlag wurde jedoch vom Magistrat in seiner Sitzung vom 19. August 1842 einstimmig abgelehnt. Man erkannte, daß Nürnberg damit nur einen weiteren Nebenbahnhof hätte. Die Vorstellung, daß die Züge vom Bahnhof am Frauentor aus den Bahnhof am Neutor anliefen, ist also nicht in Erfüllung gegangen¹⁾.

Zur gleichen Zeit wie Nürnberg, versuchten auch die Bürger Fürths, ihre Interessen zu wahren. Ihnen lag die Bahn zu weit von der Stadt entfernt. Sie wandten sich deshalb in wiederholten Bittschriften an die Staatsregierung und schlugen einen Bahnhof im Burgfrieden der Stadt vor, wozu sie 25 000 fl. beisteuern wollten²⁾.

Die Staatsregierung lehnte diesen Plan ab. Andererseits war ihr aber eine Mitbeteiligung Fürths angenehm. Man wollte der Stadt insoweit entgegenkommen und den Bahnhof links des Kanalhafens noch im Weichbilde der Stadt anlegen, falls die Stadt Fürth den Mehraufwand von 50 000 fl., oder auch mehr, aus eigenen Mitteln trage. Im Weigerungsfalle sollte der Bahnhof rechts des Kanals gebaut werden. Bei zwei Bahnhöfen in Nürnberg etwas näher, sonst aber etwas entfernter vom Kanalhafen³⁾.

Dieser Vorschlag aber genügte der Stadt nicht. Es wurde immer klarer, daß Fürth einen eigenen Bahnhof erstrebe, der ihr aber wegen des Privilegiums der Ludwigseisenbahn und wegen des Mehraufwandes verweigert wurde.

Was lag näher, als die Ludwigseisenbahn als Stichbahn nach Fürth zu gewinnen. In diesem Fall mußte an der Kreuzung von Ludwigsbahn und Süd-Nord-Bahn, der sogenannten Fürther Kreuzung, umgestiegen und umgeladen werden⁴⁾. Die Staatsregierung und das Direktorium der Ludwigseisenbahn stimmten zu.

1) M-Nürnberg, Akt VI, C 3, Nr. 25, 19. August 1842, Stadtarchiv Nürnberg

2) I-4095, 24. Oktober 1841, 29. November 1841
I-4103, 4. Februar 1842, 1. April 1842

3) M-Nürnberg, Akt VI, C 3, Nr. 25, S. 2, Stadtarchiv Nbg.

4) M-Fürth, Fach 69, Nr. 11, S. 1, Stadtarchiv Fürth
H-6553, 21. April 1843 ff.

Schwierigkeiten gab es weiterhin genügend, da der Staat sich weigerte, einen Bahnhof an der Fürther-Kreuzung zu erbauen. Das Innenministerium glaubte, zum Umladen und Warten reichten einige überdachte Flächen aus, die aber größtenteils wiederum nur für die Pferde der Ludwigsbahn vorgesehen waren.

Neben diesen Unbequemlichkeiten mußte die Stadt Fürth aber auch in die eigene Kasse greifen. Da die Ludwigseisenbahn nur für den Personenverkehr gedacht war, fehlten am Ludwigsbahnhof in Fürth die zum Gütertransport notwendigen Güterschuppen. Diese mußte Fürth aus eigener Tasche errichten. Obwohl die Stadt immer wieder darauf hinwies, daß die Staatskasse ja den Bahnhof Poppenreuth erspart habe und auch sonst jede Landgemeinde einen Bahnhof bekomme, blieb es dabei¹⁾.

Ebenfalls große Schwierigkeiten bereitete die Bahn von Augsburg nach Nürnberg. Während die Linienführung von Augsburg bis Donauwörth von der Natur vorgegeben war, begann man auf Betreiben der Städte Öttingen, Dinkelsbühl, Wassertrüdingen, Gunzenhausen und Ansbach auch mit der Projektierung durch das Nördlinger Ries. Diese Linie wurde aber zunächst aus Kostengründen abgelehnt und stattdessen die direkte Linie über Fünfstetten am Hahnenkamm und Weißenburg genehmigt²⁾.

1) H-6553, 13. Oktober 1845

Erst unter der Regentschaft König Maximilians II. erhielt Fürth eine Entschädigung.

H-6553, 22. September 1849

Am 1. Oktober 1862 wurde Fürth - trotz des bis 1864 laufenden Privilegs der Ludwigsbahn - durch das Teilstück der Bahn von Nürnberg über Fürth nach Würzburg mit der Staatsbahn direkt verbunden. Dennoch blieb die Fürther-Kreuzung trotz manigfacher Bittschriften bis zum 1. August 1876 bestehen. Zu diesem Zeitpunkt wurde die Strecke von Fürth über Vach und Eltersdorf den Verkehr übergeben. Gleichzeitig wurde die alte Bahn abgebrochen.

H-6553

2) I-4095, 4. Juni 1841, 3. Juli 1841, 20. März 1842

Siehe auch: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 20

Leonhardy, Heinrich, a.a.O., S. 54 - 71

Man wollte unbedingt den ersten Kostenvoranschlag von 1841 einhalten, der von der Eisenbahnbaukommission mit 21 Mill. fl. für die Strecke von Augsburg bis Hof angegeben wurde.

I-4097, 17. Juni 1841

Die Projektierungsarbeiten schritten auf allen Strecken voran. Bereits im August 1842 konnte mit der Grunderwerbung begonnen werden, die oftmals nicht ohne Schwierigkeiten abging. Teilweise erschienen die Besitzer nicht beim Vermessen, bis sie polizeilich vorgeführt wurden, teilweise suchte man möglichst hohe Verkaufssummen herauszuschlagen. Kein Wunder, daß die zur Prüfung des Kostenvoranschlages für die Augsburg - Nordgrenz - Bahn eingesetzte Ministerialkommission in ihrem Bericht als Bauaufwand 46 Mill. fl. angeben mußte¹⁾. Dabei betonte sie aber gleichzeitig, daß die Summe sehr schwer zu schätzen sei und eventuell steigende Preise und die durch die Massierung der Arbeitskräfte erhöhten Löhne nicht eingerechnet seien.

Da diese Summe der Staatsregierung zu hoch erschien, versuchte man sie zu ermäßigen, was nur dadurch gelang, daß man für die Strecke Lichtenfels - Hof eine Pferdeeisenbahn einpflante, die Kosten in Höhe von 12,6 Mill. fl. einsparen sollte²⁾. Man war sich dabei im Klaren, daß der Betrieb im Winter, besonders im Fichtelgebirge, eingestellt werden müsse, weil man die Schneewehen ohne kräftige Maschinen nicht entfernen konnte. Aber selbst das wollte die Staatsregierung in Kauf nehmen, um die Kammern nicht nachträglich noch um die Genehmigung des Bahnbaues bitten zu müssen. Bisher hatte die Regierung die Bahnbaukosten immer aus den

1) In diesem Plan waren auch die Schätzungen für die Nördlinger- und Weißenburger Strecke enthalten, wonach die Nördlinger Strecke rund 3 Mill. fl. teurer kam. H-MH-13176, S. 13, HStA München

2) Die schiefe Ebene sollte dabei eine Höhe von ca. 150 Meter bei einer Steigung von 1:29 überwinden, für deren Betrieb man 6 Dampfmaschinen von je 480 PS einpflante.

Um die Kosten noch weiter zu senken, dachte man daran, das damals bei englischen Kohlenbergwerken übliche Kompensationssystem anzuwenden. Es bestand darin, daß ein abwärtsgehender Ballastzug den Reisezug aufwärts befördere und ein aufwärtsgehender Ballastzug die Beschleunigung des abwärtsgehenden Reisezuges vermindere. Als Ballast sollte das Wasser einer am oberen Ende der schiefen Ebene befindlichen Quelle dienen.

Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 19

Erübrigungen getragen, ohne die Zustimmung der Stände einzuholen. Sie glaubte sich dazu berechtigt, da nach Titel VII § 8 der Verfassung die Erübrigungen aus dem Staatshaushalt für ein unvorhergesehenes Bedürfnis - als solches sah man einen raschen Bau der Linie an - verwendet werden konnten.

Zunächst wollte man die Eisenbahnen weiterhin aus diesen Erübrigungen finanzieren, ohne die Kammern um Zustimmung zu bitten. Es zeigte sich aber, daß selbst der gekürzte Aufwand von 33 Mill. fl. nicht aus diesen Mitteln bestritten werden konnte, besonders, da gleichzeitig auch die Bahn Augsburg - Lindau gebaut werden sollte. Der Finanzminister, Graf von Seinsheim, mußte daher zu Anfang des Jahres 1843 der Kammer einen Gesetzentwurf vorlegen, der für die Bahn Hof - Lindau einen Aufwand von 51,5 Mill. fl. vorsah, der durch eine Anleihe und durch das Budget gedeckt werden sollte.

In der Kammer der Abgeordneten fühlte man sich übergangen. Die Staatsregierung hatte öffentliche Gelder verausgabt, ohne die Zustimmung der Kammern einzuholen. In den sehr heftig geführten Kammerverhandlungen bestritt Bestelmeyer, als Ausschußreferent, daß es sich beim Bahnbau um ein unvorhergesehenes Ereignis handelte. Vielmehr sei die Notwendigkeit des Staatsbahnbaues längst bekannt gewesen¹⁾. Der Landtag ging davon aus, daß der Staat keine Eisenbahnen von Staatsmitteln bauen könne, ohne die Zustimmung der Kammern einzuholen. Dieses ständische Mitwirkungsrecht wurde doppelt begründet. Einmal müsse die Richtung einer Bahn durch Gesetz bestimmt werden, weil sie Einfluß auf das Eigentum der Staatsangehörigen habe, zum anderen müßten die Mittel vom Landtag bewilligt werden, ganz gleich, ob ein Einnahmeüberschuß vorhanden sei oder eine Anleihe aufgelegt werde²⁾.

1) Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 25
K.d.Abg. 1843, Prot. Bd. VIII, S. 454, 534,
Beil. Bd. VIII, S. 291 ff.

2) Seitz, Hanns Hermann, Staatsrecht und Eisenbahnpolitik
bei der Verstaatlichung der bayerischen Eisenbahnen,
Diss. Erlangen 1948, S. 11
Seidel - Grassmann, Bayerisches Staatsrecht, 3. Aufl.,
Tübingen 1913, S. 378

Da die Staatsregierung sich den anderen beteiligten Staaten gegenüber durch einen Staatsvertrag gebunden hatte, erhielt sie schließlich vom Landtag, sogar einstimmig, die nachträgliche Genehmigung¹⁾.

Noch während des Landtages von 1843 wurde im Eisenbahnbau ein neues System bekannt, das sogenannte amerikanische System. Die amerikanischen Lokomotiven unterschieden sich von der bisher üblichen Konstruktion durch die Verwendung eines größeren Dampfdruckes, durch größere Zylinderdurchmesser und kleinere Triebräder. Dadurch war es möglich, Steigungen von 1:100 zu überwinden. Außerdem hatten diese Lokomotiven bewegliche Untergestelle, wodurch man Kurven von weniger als tausend Fuß (292 Meter) durchfahren konnte. Da dieses System nur um wenig teurer als eine Pferdebahn kam, wollte es die Eisenbahnbaukommission auf den bayerischen Strecken einführen. Man nahm deshalb Verbindung mit Sachsen auf²⁾.

Umgehend nützte Bayreuth die veränderte Sachlage und suchte erneut, den Anschluß an das Hauptnetz zu gewinnen³⁾. Aber von Abel lehnte die Streckenführung über Bayreuth ab, da eine solche "Ausbeugung und Mißgestaltung" weder den Kostenaufwand mindern, noch eine höhere Bahnfrequenz wie bei der Nördlinger - Gunzenhausener Linie bringen würde. Vielmehr sollte die Stadt einstmals - nach von Abels Wunsch - durch eine Zweigbahn nach Amberg und Regensburg, bzw. gegen Eger oder Tirschenreuth den Anschluß an das Hauptnetz erhalten. Davon aber sollte Bayreuth, auf König Ludwigs ausdrückliches Ersuchen, in dieser Landtagsperiode nichts mitgeteilt werden⁴⁾.

Nun versuchte es Bayreuth - wie schon vorher Fürth - mit einer Kostenbeteiligung von 500 000 fl. aus der, wie von

1) K.d.Abg. 1843, Prot. Bd. IX, S. 185 ff., S. 385
Am 25. August 1843 wurde das Gesetz verkündet.
Abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 366

2) A-MH-13178, S. 32, HStA München

3) I-4103, 30. Mai, 6. Juni 1843

4) I-4103, 15. Juni 1843

Vgl.: M-Bayreuth, vorl. Nr. 16014, Stadtarchiv Bayreuth
Privatakt S. Kolb, vorl. Nr. 13562, Stadtarchiv Bayreuth

Abel feststellte, "keineswegs vermögenden Stadtkasse"¹⁾.

Die Eisenbahnbaukommission projektierte daraufhin nochmals die Strecke und kam zu dem Ergebnis, daß eine Berührung Bayreuths einen Mehraufwand von 2,7 Mill. fl., vielleicht auch mehr, erfordere, der in keinem Verhältnis zum Frachtaufkommen stehe. Zudem würde durch diese Bahn der Staatsvertrag mit Sachsen verletzt, nach dem die Nordgrenzbahn auf dem kürzesten Weg zur Grenze gebaut werden müsse. Es sei besser, einstmals einen Bahnbau von Bayreuth über Kemnath - Falkenberg - Mitterteich nach Eger in Erwägung zu ziehen, um nicht von der sächsischen Kohle abhängig zu sein. Als König Ludwig diesen Plan genehmigte, war die Sache Bayreuths endgültig verloren²⁾.

Besser gingen die Verhandlungen für Nördlingen und das Ries aus. Hier setzte sich der administrative Vorstand der Eisenbahnbaukommission, Dürig, - im Gegensatz zu Bayreuth - entschieden für die Linie über Nördlingen ein. Trotz der Widerstände der Ingenieure, insbesondere des Vorstandes der Obersten Baubehörde, Leo von Klenze, gelang es ihm, die Linienführung über Nördlingen nicht zuletzt deshalb zu erreichen, weil man hoffte, in Nördlingen an das württembergische Bahnnetz anschließen zu können³⁾.

Am 28. Juli 1844 wurde dann die Linie endgültig von Donauwörth über Harburg - Nördlingen - Öttingen - Wassertrüdingen - Altentrüdingen - Kronheim - Gunzenhausen durch das St. Veitertal nach Pleinfeld und von da über die Heilmühle

1) I-4105, 14. August 1843

2) Einen Anschluß von Schwarzenbach an der Saale nach Reihau - Asch - Eger hielt man damals wegen der Bauschwierigkeiten zwischen Reihau und Asch für unausführbar. I-4105, S. 33 ff.

3) Siehe: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 20 ff.

Marggraff, Hugo, a.a.O., S. 32

Hahn, Eugen, Die Territorialpolitik der süddeutschen Staaten Baden, Bayern und Württemberg und ihr Einfluß auf die Verkehrsleitung und die Linienführung der Verkehrswege, insbesondere der Eisenbahnen, Diss. Stuttgart 1929, S. 70 ff.

K.d.Abgt. 1843, Prot. Bd. IX, S. 185 ff.

nach Schwabach von König Ludwig genehmigt¹⁾. Damit war auch der letzte Teil der Bahnstrecke zwischen Augsburg und der Nordgrenze bestimmt. Die Detailprojektierung und der Bau konnten beginnen.

Die Bauarbeiten auf der Teilstrecke Nürnberg - Bamberg waren inzwischen derartig gediehen, daß bereits im Mai 1844 mit der Legung der Schienen begonnen werden konnte. Am 25. August 1844 wurde als erste Strecke die 61 km lange Bahn Nürnberg - Bamberg feierlich unter dem Namen "Ludwigs - Süd - Nordbahn" eröffnet²⁾.

Die Eröffnung der restlichen 503 km langen Strecke erfolgte in 15 Abschnitten. Hiervon wurde bis Ende 1847 die Strecke Bamberg - Lichtenfels - Neuenmarkt und Kaufbeuren - Augsburg - Donauwörth dem Verkehr übergeben. Im Jahre 1848 folgte die Strecke Neuenmarkt - Hof - sächsische Grenze, im Jahre 1849 Nürnberg - Donauwörth, 1852 Kaufbeuren - Kempten und endlich im Oktober 1853 als letzte Teilstrecke Kempten - Lindau³⁾.

1) A-5188, 28. Juli 1844

2) Näheres: I-4109

3) Vgl.: Marggraff, Hugo, a.a.O., S. 33 ff.
Näheres über die bautechnische Ausstattung:
Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 27 ff.
Näheres über die Schwierigkeiten mit Sachsen:
I-4105, I-4110 und I-4111

5. Kapitel: Das Problem der großen Ost- Westverbindung

Bei der Bewilligung der Süd - Nordbahn nach Hof zeigte es sich, daß die Kammer der Abgeordneten bereits im hohen Maße die Bedeutung der Eisenbahnen für das Land und dessen Wirtschaft erkannte. Es herrschte allgemein die Ansicht, daß Bayern im Wettbewerb mit den Nachbarstaaten nicht zurückbleiben dürfe. Die Kammer der Abgeordneten machte es daher der Regierung zur Aufgabe, Vorbereitungen für den weiteren Ausbau eines einheitlichen bayerischen Eisenbahnsystems zu treffen und dem Landtag möglichst bald einen diesbezüglichen Gesetzentwurf vorzulegen. Zugleich sollte die Staatsregierung ihr Augenmerk auf die Nachbarstaaten richten und bei Gelegenheit die Verbindungen gegen Osten und Süden mit Böhmen und Österreich, gegen Westen mit dem Rhein und Frankreich, sowie gegen Norden mit Thüringen und den Hansestädten herstellen¹⁾.

Diese Bahnbaupläne waren nicht neu. Bereits am 14. Februar 1836 wurden im Zuge der Überlegungen, wie die Ludwigsbahn weitergebaut werden sollte, von einigen Bürgern Nürnbergs und Regensburgs die Bitte eingereicht, eine Eisenbahn von Regensburg über Nürnberg nach Würzburg zu bewilligen²⁾.

Dieser Antrag wurde jedoch wegen des Kanalbaues abgelehnt und stattdessen der Bau nach Norden genehmigt.

Nun stand der Würzburger Handelsstand alleine. Er nahm Verbindung mit dem gleichen Gremium in Schweinfurt auf. Rasch wurde man sich einig. Schon am 11. März 1836 konnten beide Handelsstände um die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn von Bamberg über Schweinfurt nach Würzburg nachsuchen. Aber auch dieser Antrag wurde vom Ministerrat mit der Begründung

1) Vgl.: Löwenstein, Theodor, Die Eisenbahnpolitik Bayerns bis zum Eintritt Deutschlands in die Weltwirtschaft (1825 - 1890), Diss. Frankfurt/M. 1927

Es wurde verwendet der Abdruck in: Archiv für Eisenbahnwesen, Jg. 1927, S. 890

2) Siehe: Seite 27 ff.

I-4114, 14. Februar 1836

abgelehnt, daß die Bahn den Kanal gefährde¹⁾.

Hierauf blieb es einige Jahre still. Man wußte nicht, ob der Anschluß an die Nordgrenze jemals gebaut werden würde. Als dieser Bahnbau aber feststand, setzten die Bemühungen Würzburgs erneut ein. Am 5. September 1841 bat der Bürgermeister dieser Stadt um eine Bahn auf Staatskosten von der Nordgrenzbahn über Würzburg nach Westen. Um diesen Wunsch zu bekräftigen, wollte Würzburg eine Deputation an das Hoflager des Königs abordnen. Diese Bitte wurde aber vom verantwortlichen Innenminister von Abel abgelehnt, da bei dem großen Kostenaufwande der Nordgrenzbahn jede andere Ausdehnung der Eisenbahnbauten vertagt bleiben müsse²⁾.

Dies war jedoch nicht der einzige Grund, die Bahn nicht zu bauen. Aus den Akten geht klar hervor, daß die Staatsregierung und der König noch immer der Ansicht waren, daß die Eisenbahn nach Würzburg dem Kanal schaden würde. Dabei war es in den Augen des hohen Gremiums gleichgültig, ob die Bahn, wie es Nürnberg wünschte, von Nürnberg über Marktbreit nach Würzburg oder dem Wunsche Bamberg und Schweinfurts gemäß, von Bamberg über Schweinfurt nach Würzburg gebaut werden würde³⁾.

Der Umschwung trat 1843 ein, als Schweinfurt und Würzburg erneut um den Bahnbau nachsuchten. Angeregt wurde dieser Entschluß vor allem vom Königreich Sachsen, das befürchtete, daß die von Preußen neugeplante Linie von Halle nach Frankfurt den Verkehr zwischen Leipzig und Frankfurt auf diese Bahnstrecke zwingen würde. Diesmal wollten sich die beiden Städte nicht kurzerhand mit der Begründung abweisen lassen, daß der Staat zur Zeit kein Geld für eine solche Bahn habe. Man plante, die Bahn durch eine Aktiengesellschaft erbauen zu lassen⁴⁾.

1) I-4114, Ministerratsprot. vom 21. März 1836

2) I-4114, 1. Oktober 1841

3) I-4114, 14. Oktober 1841, 3. November 1841

4) I-4114, 20. Januar 1843, 24. Februar 1843

Es fanden sich auch bald Geldgeber aus Leipzig, Frankfurt und Bayern¹⁾. In der Vorbesprechung in Bamberg legten die Gründer die Bedingungen nieder, unter denen sie bereit waren, diese in ihren Augen rentable Bahn zu bauen. Danach sollte der bayerische Staat einen Zins von 3 1/2 Prozent des Baukapitals auf wenigstens 40 Jahre garantieren. Andererseits wollte man einen Reservefond schaffen, der bei einem Ertrag von mehr als 5 Prozent 2/3 des Mehrertrages aufnehmen sollte. Dieser Reservefond mußte vor Inangriffnahme der staatlichen Zinsgarantie ausgeschöpft werden. Um auch den Übernahmewünschen König Ludwigs entgegenzukommen, bestimmte die Abmachung, daß dem Staat nach 40 Jahren das Recht zustehe, die Bahn jederzeit zu übernehmen. Dabei sollte die Durchschnittsdividende der letzten sieben Jahre (mindestens aber 3 1/2 Prozent) kapitalisiert und als Entschädigung gezahlt werden²⁾.

Der bayerische Innenminister von Abel hatte die Anträge kommen sehen. Er hatte deshalb in der Zwischenzeit von der Obersten Baubehörde die Kostenvoranschläge anfertigen lassen. Sie wurden gerade fertig, als die Gründer um die Genehmigung der Konzession nachsuchten³⁾.

Die Kostenvoranschläge ergaben, daß die 205 km lange Bahn, die von Bamberg über Schweinfurt, Würzburg, Lohr, Aschaffenburg nach Kahl führen sollte, annähernd 26.670.000 fl. kosten würde⁴⁾.

Unter dem Druck, ansonsten durch die preußische Bahn umgangen zu werden und unter dem Druck der Kammer der Abgeordneten, die eine Bahn nach Westen wünschte, ging die bayerische Staatsregierung von ihrer bisherigen Stellungnahme ab, daß die Bahn dem Kanal schade. Sie legte nun dem König dar, welche große Bedeutung die Bahn für den Kanalverkehr habe,

1) Treibende Kräfte dieser Unternehmung waren: Freiherr von Schätzler aus Augsburg, Bankier Dufour-Feronce aus Leipzig, Bankier Hirsch aus Würzburg und Reichsrat Freiherr Schenk von Stauffenberg.

I-4116

2) I-4114, 27. November 1843

3) I-4114, 1. Dezember 1843

4) I-4114, 11. Dezember 1843

indem sie ihm besonders die großen und voluminösen Güter zuführe¹⁾.

Noch aber war der Bahnbau nicht entschieden, da die Verbindung nach Frankfurt nicht sichergestellt war. Dieser Anschluß war mehr als fraglich. Seit dem 5. Juli 1843 bestand nämlich zwischen der kurhessischen und der großherzoglich hessischen Regierung ein Abkommen, in dem sich beide Regierungen die gegenseitige Zusicherung erteilten, die Anlage einer aus dem Auslande dem Main herab nach Frankfurt führenden Eisenbahn nicht zuzulassen, bevor nicht die Eisenbahn von Kassel nach Frankfurt als Reststück der von Preußen geförderten Bahn vorhanden sei²⁾.

Voller Optimismus vertrat die bayerische Staatsregierung die Ansicht, daß die Bahn über Kassel wegen der schwierigen Geländebeziehungen nicht zustande kommen werde, so daß man in Frankfurt einmal froh sei, in Kahl anschließen zu können.

Es blieb damit nur noch die Frage offen, wer bauen sollte. Sowohl der Staat, als auch die Gesellschaft, bei der sich immer mehr Interessenten mit hohen Summen meldeten, wollten die Strecke übernehmen. Von Abel war nicht geneigt, einer Privatgesellschaft die Konzession zu erteilen. Doch andererseits mußte man für einen Staatsbau die Zustimmung der Kamern haben, die erst 1845 wieder zusammentraten. Einen erneuten Verfassungsbruch konnte und wollte man sich nach den letzten Erfahrungen nicht leisten³⁾.

Die Zeit drängte. Die Aktien der sächsischen Leipzig - Hoyer - Bahn fielen stetig⁴⁾. Wollte man diese Strecke nicht verlieren, mußte die Staatsregierung schleunigst handeln. Sie versuchte zunächst vom Konsortium für den Westbahnbau günstigere Bedingungen zu erhalten. Doch dort wußte man von der mißlichen Lage des Staates und schraubte die Bedingungen höher. Das war denn doch zuviel. Mit Zustimmung König

1) I-4114, 24. Dezember 1843

2) F-4115, 13. August 1846

3) I-4116, 17. Februar 1844

4) Die sächsischen Aktionäre fürchteten die Konkurrenz der geplanten preußischen Bahn.

Ludwigs teilte die Staatsregierung am 22. Februar 1844 dem Konsortium mit, daß der Staat die Westbahn selbst baue¹⁾. Bis zur nächsten Kammersession sollte die Strecke genauer projektiert und dann sofort gebaut werden²⁾.

Durch diesen wagemutigen Entschluß zeichnete sich auch in der Anschlußfrage eine Lösung ab. Der von Kurhessen konzessionierte Aktienverein für die Strecke Frankfurt - Kassel erklärte sich überraschend bereit, die Strecke über Hanau zu bauen und von hier in Aschaffenburg anzuschließen. Sollten sich aber Schwierigkeiten abzeichnen, wollte man einen Postomnibusdienst zwischen Hanau und Aschaffenburg einrichten³⁾.

Endlich konnte die Staatsregierung ihren Antrag in den Kammern einbringen. Bei der Beratung dieser Vorlage in der Kammer der Abgeordneten ging es vor allem um die Frage, ob die Bahn auf Staatskosten oder durch Private gebaut werden sollte⁴⁾. Am Schlusse der viertägigen Debatte ergriff Minister von Abel das Wort und faßte den Regierungsstandpunkt nochmals zusammen: "Nie, meine Herren, ich bin zu dieser Erklärung angewiesen und beauftragt, nie wird die Regierung die Leitung und Benützung der Eisenbahnen, einer Anstalt, deren Inhaber bis zu einem gewissen Punkte den gesamten kommerziellen und persönlichen Verkehr des Landes be-

1) I-4116, 22. Februar 1844

2) Projektionsbericht in: I-4118, 23. Januar 1845

3) I-4116, 13. November 1844

Näheres zur Frankfurt - Hanauer - Eisenbahn:
Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 314 ff.

4) Andere Anträge, wie z.B. die Vorstellung und Bitte mehrerer Bewohner der Städte Nürnberg, Fürth und Marktbreit, die eine Eisenbahn von Nürnberg nach Würzburg wollten, wurden nur an die Ausschüsse überwiesen. Es war klar, die Eisenbahn mußte von Bamberg gebaut werden, wollte sie mit der Bahn von Halle über Kassel nach Frankfurt konkurrieren.

K.d.Ab. 1845, Prot. Bd. III, S. 142, 376 ff.,

Prot. Bd. V, S. 1 ff., Beil. Bd. II, S. 1, 3 ff.

M-Fürth, Fach 69, Nr. 13

Zusammenfassung in: Leonhardy, Heinrich, a.a.O., S. 77 ff.

herrscht, nie wird die Regierung diese Bahnen in ihren Haupttrichtungen in Privathände geben, nie und unter keiner Bedingung.

Ihre Abstimmung, meine Herren, hat die Frage zu entscheiden, ob das begonnene Eisenbahnnetz, von welchem für den Wohlstand des Landes, für seine höchsten Interessen so viel zu erwarten steht, ob es unvollendet bleiben soll oder nicht. Ja, meine Herren, ich sage mehr: Ihre Abstimmung wird nur über eine Zeitfrage entscheiden, sie wird nur darüber entscheiden, ob jetzt gebaut werden soll, wo unermeßliche Vorteile noch mit diesem Bahnbau zu erhalten und dem Lande zu bewahren sind, oder ob gebaut werden soll, wenn der größte Teil dieser Vorteile unrettbar oder unwiederbringlich verloren ist".¹⁾

Die Erklärung verfehlte ihren Zweck nicht. Die Abstimmung über Art. I des Gesetzes mit dem Text: "Es wird eine Eisenbahn auf Staatskosten von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg an die Reichsgrenze erbaut", ergab eine Mehrheit von 99:25 für diese Fassung, wobei der größte Teil der Minderheit nicht gegen die Bahnrichtung, sondern gegen den Staatsbahnbau stimmte²⁾.

Man fragt sich mit Recht, warum die Stadt Nürnberg oder deren Handelsstand nicht mit allen zu Gebote stehenden Mitteln versuchten, diese Bahn zu verhindern, die in Verbindung mit den in den Kammerverhandlungen von 1843 immer wieder ge-

1) K.d.Abg. 1845/46, Prot. Bd. IV, S. 596 ff., Leonhardy, Heinrich, a.a.O., S. 78

Der Staat war konsequent. So wurde 1845 der Antrag einer englischen Gesellschaft abgelehnt, die gegen ein 99jähriges Betriebsprivilegium den Bau einer Strecke von Nürnberg über Ansbach, Eichstätt, Ingolstadt, Moosburg, Freising, München, Wasserburg bauen wollte. Auch eine Bürgerschaft von 20 000 Pfund Sterling half nichts. Man befürchtete ein Ausnützen der kleinen Aktienbesitzer, aber auch die Abhängigkeit des Staates von einer so großen Privatgesellschaft.

Näheres: I-4157

2) H-6644, 5. April 1850

Das Gesetz wurde am 23. Mai 1846 verkündet.
Abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 370

forderten Anschluß von Hof nach Böhmen, unabsehbare Folgen für den Nürnberger Ost - Westhandel gebracht hätte. Erkann- te man die Gefahr nicht, oder meinte man, daß eine Beteili- gung von 500.000 bis 1 Mill. fl. an der Privatgesellschaft für den Westbahnbau ausreichen würde, die Strecke in Nürn- berg anzuschließen?¹⁾

Als die Stadt Nürnberg dann aber zu den Verhandlungen der Westbahngesellschaft trotz ihres Zeichnungsangebotes nicht zugelassen wurde, suchte sie bei der Staatsregierung und beim Landtag um die direkte Verbindung nach Würzburg nach. Alle Versuche waren jetzt vergeblich. Die Strecke sollte nach Bamberg gebaut werden. Nun blieb der Stadt nichts an- deres übrig, als den Anschluß von Hof nach Böhmen zu ver- hindern. Sie griff deshalb den alten Plan einer Verbindung mit Regensburg wieder auf, mit dem Ersuchen, von dieser Strecke aus die Linie nach Böhmen zu bauen. Diese Bittschrift wurde vom oberpfälzischen Landtag, von Regensburg und von Sulzbach unterstützt²⁾.

In der Zwischenzeit war es um dieses Projekt keineswegs still gewesen. Nachdem 1836 der Plan, die Ludwigsbahn über Amberg nach Regensburg weiterzuführen, gescheitert war³⁾, ruhten diese Städte nicht. Bereits 1838 hat der neugebildete Eisen- bahnverein in Regensburg, unter dem Vorsitz des Freiherrn von Thon-Dittmer, gemeinsam mit dem Stadtmagistrat von Amberg, um den Bau einer Bahn von Regensburg über Amberg nach Nürnberg. Die Staatsregierung befragte daraufhin von Pechmann, den Leiter des Kanalbaues. Dieser brachte keine Einwendungen mehr gegen den Bau dieser Eisenbahn vor, bemerkte aber, daß durch eine solche Linie das Vertrauen am Kanalbau schwinden könne. Außerdem benötige man zur Zeit alle Techniker für den Kanalbau. So wurde das Gesuch mit dem Signate König Ludwig I. abgewiesen, daß man "dermalen in dieser Frage keine Ent-

1) Die Aktien wollte Nürnberg umgehend wieder mit Agio ab- setzen.

M-Nürnberg, Akt VI, C 3, Nr. 31, S. 28

2) I-4121, S. 20 ff.

3) Siehe: Seite 27 ff.

schließung fassen könne"¹⁾.

Nachdem der Staat den Bau der Süd - Nordbahn übernommen hatte, suchte der oberpfälzische Landrat am 18. Mai 1841 erneut um diese Bahn nach. Die Stadt Amberg schloß sich am 8. Juni 1841 an. Beide Bitten waren erfolglos²⁾.

Nun kamen die bereits erwähnten Anträge Nürnbergs und der oberpfälzischen Interessenten. Immer mehr kristallisierte sich die Frage heraus: Sollte die Bahn nach Osten über Bamberg oder über Nürnberg - Amberg gebaut werden?³⁾ Die Staatsregierung verhielt sich zunächst abwartend, besonders, als die Stadt Bayreuth völlig andere Pläne vorlegte. Bayreuth wollte aus der durch die Streckenführung der Ludwigs - Süd - Nordbahn bedingten Isolierung heraus. Sie plante eine Aktiengesellschaft, die den Anschluß an die Hauptbahn unter staatlicher Zinsgarantie bauen wollte. Nicht genug damit, die Bahn sollte über Amberg nach Regensburg weitergeführt werden⁴⁾.

Der von der Eisenbahnbaukommission für die Projektierung der Bahn abgeordnete Sektionsingenieur Nägele erarbeitete die Vorschläge. Danach sollte die Bahn von Bayreuth über die Eremitage, Kirchenlaibach, Neunkirchen, Unterölschnitz, Birk, Vorbach, Menzlas, Grafenwöhr, Gmünd, Kaltenbrunn, Tanzfleck, Neuhammer, Gressenwöhr, Vilseck, Schönwind, Hahnbach, Altmannshof, Schwaighof nach Amberg führen, wo man den

1) I-4121, S. 9

M-Amberg, Zugang I, Nr. 1292, 15. Juli 1838, Stadtarchiv Amberg

Dollacker, Der Bau der Ostbahn, Manuskript im Stadtarchiv Amberg, StB Nr. 900, abgedruckt in: Amberger Tagblatt, 11. März 1931 ff. und in: Die Oberpfalz, Jg. 1936, S. 9 ff.

Hier wurde der Abdruck verwendet in: Oberpfälzer Jura, Heimatbeilage des Amberger - und Sulzbach-Rosenberger Volksblattes, 1959, Nr. 8 - 16

2) M-Amberg, Zugang I, Nr. 1292, 8. Juni 1841, Stadtarchiv Amberg

I-4095, 8. Juni 1841

3) Allgemeine Zeitung, a.a.O., 6. Februar 1845, S. 292
I-4121, S. 36

4) K.d.Abg. 1845, Prot. Bd. XIV, S. 8

I-4152, 21. Januar 1845 ff.

M-Bayreuth, vorl. Nr. 2896, 21. Januar 1845 ff., Stadtarchiv Bayreuth

Bahnhof in der Nähe der Regensburger Straße anlegen wollte. Die Bahn sollte dann weiter durch das Vils- und Naabtal nach Regensburg gelegt werden. Als Kosten setzte Nägele für die Strecke bis Amberg 4,9 Mill. fl. und von da bis Regensburg 3 360 000 fl. an.

Gleichzeitig schlug er drei mögliche Linien für eine Bahn nach Böhmen vor, die alle den alten Handelswegen folgten. Eine Linie führte von Pilsen über Waidhaus, südlich an Vohenstrauß vorbei, durch das Luhetal nach Unterwildenau und von da nach Grafenwöhr, wo sie in die Linie Bayreuth - Amberg einmünden sollte. Die andere Linie verlief von Waldmünchen über Rötzt, Neunburg und Schwarzenfeld nach Amberg, während die letzte vorgeschlagene Linie von Furth i. W. über Cham, Roding, Nittenau, Regenstauf nach Regensburg ging. Nägele hielt die erste Bahn für die zweckmäßigste, besonders für die Städte Kulmbach, Lichtenfels und Bamberg, die damit den Verkehr von Böhmen nach Frankfurt gewonnen hätten¹⁾.

Diese Pläne gingen auf Kosten Nürnbergs, das in Verbindung mit Fürth, Marktbreit, der Regierung und der Handelskammer in Regensburg immer wieder auf die Verbindung von Regensburg über Nürnberg nach Würzburg hinwies. Man bezeichnete diese Strecke als schnellste und kürzeste Verbindung von Wien nach Frankfurt. Zugleich sollte auch ein Anschluß nach Böhmen hergestellt werden²⁾.

Die Eisenbahnbaukommission überprüfte alle diese Strecken, auch die Strecke Nürnberg - Neumarkt - Regensburg. Sie kam zu dem Ergebnis, daß der Knotenpunkt für einen Anschluß nach Böhmen nicht in Grafenwöhr liegen dürfe, sondern in das Herz der Oberpfalz, in die Gegend von Schwarzenfeld und Schwan-

1) I-4121, 12. September 1845

I-4151, S. 8

M-Amberg, Zugang I, Nr. 1293 b, 23. August 1845, Stadtarchiv Amberg

Vgl.: Dollacker, a.a.O.

2) I-4121, 8. Dezember 1845, 16. Januar 1846

Druckschrift vom 13. November 1845, Druckschriftensammlung Nr. 3408, AVN Nbg.

dorf fallen müsse. Da sich auch die Staatsregierung für eine Bahn von Nürnberg nach Regensburg aussprach, wurden die Bayreuther Pläne abgelehnt¹⁾.

Dennoch ließ der Bahnbau auf sich warten. Auch in Bayern spürte man die englische Bank- und Industriekrise der Jahre 1846/47. Sie machte sich vor allem in einem starken Kapitalmangel bemerkbar²⁾. Bisher waren die bayerischen Eisenbahnbauten durch 3 1/2 prozentige Anleihen finanziert worden. Nach und nach wurde diese Quelle unergiebig und versiegte in der zweiten Hälfte des Jahres 1847 fast ganz. Gerade in dieser Zeit mußte die Süd - Nordbahn fertiggestellt werden. Es blieb nichts anderes übrig, man mußte höher verzinsliche Werte ausgeben, was aber nur mit Zustimmung der Kammern möglich war. Zu diesem Zweck wurde für den 20. September 1847 eine außerordentliche Ständeversammlung einberufen.

Schon während dieser Kammerverhandlungen wurde zugegeben, daß auch Anleihen zu 4 Prozent à pari schwer unterzubringen seien. Um sich rasch und billig in den Besitz der nötigen Mittel zu setzen, wurden der Regierung verschiedene Varianten genehmigt. Dennoch hatte dieses Gesetz vom 30. November 1847 nicht den gewünschten Erfolg³⁾.

Durch die politischen Wirren des Jahres 1848 kamen die Gelder nur spärlich ein. Die Arbeiten an der Ludwigs - Westbahn und an der Strecke Kaufbeuren - Lindau mußten für einige Monate völlig eingestellt werden. Bei dieser schlechten Wirtschaftslage hielt es die Kammer für außerordentlich wichtig, daß wenigstens die begonnenen Linien mit größter Beschleunigung vollendet wurden. Für neue Bahnbauten hatte man kein Geld.

1) I-4121, 28. Januar 1846

2) Wirth, Max, Die Geschichte der Handelskrisen, 2. Auflage, Frankfurt/M. 1874, S. 198 ff.

3) K.d.Abg. 1847, Beil. Bd. I, S. 1, 3 ff., Prot. Bd. I, S. 248, Prot. Bd. II, S. 550 ff., Prot. Bd. IV, S. 38 ff. Gesetz vom 30. November 1847, abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 373

Nürnberg hatte inzwischen die drohende Gefahr erkannt. Wenn auch der Plan Bayreuths vorerst abgelehnt wurde, so würden neue Pläne auftauchen, die den Nürnberg genehmen Anschluß nach Böhmen bedrohten¹⁾. Noch in der Krisenzeit veröffentlichte es eine größere Druckschrift mit dem Titel "Darstellung der Handelsverhältnisse Nürnbergs im Hinblick auf die Richtung der in- und ausländischen Eisenbahnen"²⁾.

In dieser Schrift verwies Nürnberg diplomatisch auf die Gefahr, daß Mannheim an einer Linienführung über Bamberg gewinnen würde, weil die Stadt sowieso Umschlagplatz für alle Güter aus Österreich sei. Zur Zeit wäre die Fracht von Amsterdam über Mannheim nach Augsburg billiger, als über Nürnberg. Der Kanal sei nur während der Sommermonate zu benutzen. Im Winter müsse die Ware auf Fuhrwerken fortgeschafft werden, die schwierig zu finden seien, weil die Fuhrleute im Sommer durch den Kanal keine Beschäftigung hätten. Anders wäre es, wenn einmal eine direkte Verbindung zwischen Würzburg und Pilsen über Nürnberg bestehe. In diesem Fall könnte Nürnberg am Kohlenreichtum Böhmens teilhaben und auch den Verkehr von Prag nach Frankfurt wieder gewinnen, der sonst über Leipzig nach Frankfurt gehe. Man legte dar, daß Nürnbergs Handel gänzlich vernichtet werden würde, wenn keine Bahn von Nürnberg nach Böhmen gebaut werden sollte.

Diese Darstellung fand bei König Ludwig ein geneigtes Ohr. Er verlangte von den Ministerien ein Gutachten, wie "Nürnberg seinen alten Flor wieder bekomme, daran ist viel gelegen"³⁾.

Nicht einverstanden mit diesem erneuten Vorstoß waren die Verweser der Ministerien, von Mauerer für das Außen-, Zenetti für das Innen- und von Weigand für das Finanzministerium.

- 1) Bereits am 10. September 1845 wurde Pauli als technischer Vorstand der Eisenbahnbaukommission beauftragt, die Strecke von Schwarzenbach/Saale nach Eger zu projektieren. Über das Ergebnis wurde aber vorerst nichts bekannt. I-4156, 10. September 1845
- 2) Veröffentlicht : Nürnberg 1847, in: I-4119, nach 2. Juli 1847
- 3) I-4119, Signat vom 16. Juli 1847

In einer gemeinsamen Schrift legten sie dem König dar, daß die Bahn von Bamberg nach Frankfurt nicht deshalb gebaut werde, um "den südöstlichen Handelszug Bayerns und den in dieser Richtung sich bewegenden Transit über Nürnberg mit den Westen zu vermitteln, sondern als Fortsetzung der schon in der Ausführung begriffenen Eisenbahn von Leipzig nach Bamberg, den großen Handelszug zwischen Leipzig und Frankfurt, welcher sich bisher außer Bayern befunden habe, mittels eines kürzeren und rascheren Kommunikationsweges für Bayern zu sichern"¹⁾. Daneben wurde noch genannt, daß die Bahn über Windsheim und Marktbreit länger sei, als die genehmigte Westbahn. Außerdem gäben die Gipsformationen, durch welche die Bahn geführt werden sollte, kein brauchbares Schottermaterial ab.

König Ludwig war mit dieser Erklärung nicht zufrieden. Er wollte eine genaue Angabe darüber, ob die Westbahn den Handel Nürnbergs schädigen würde. Die Staatsregierung holte sich die Stellungnahme Nürnbergs ein. Selbstverständlich erklärte die Stadt, ebenso wie die Handelskammer von Mittelfranken, daß Nürnberg durch die Bahn von Bamberg nach Würzburg den Ost - Westhandel verliere, da Böhmen nur in Hof anzuschließen brauche.

Angetan durch diese Stellungnahmen verfügte König Ludwig, daß dem nächsten Landtage ein Gesetz über die Richtungsänderung der Westbahn vorgelegt werde²⁾.

Doch dann kamen die Wirren von 1848. In den Ministerien wartete man ab. Man glaubte nicht, daß die Kammern einer Gesetzesänderung zustimmen würden, außerdem wollte man zunächst einmal die Stellungnahme des neuen Herrschers hören.

1849 hatte sich die Situation grundlegend geändert. Im Norden war eine wesentlich kürzere Verbindung zwischen Leipzig

1) I-4119, 30. August 1847

2) I-4119, 23. Oktober 1847

und Frankfurt durch die thüringischen Staaten im Entstehen¹⁾. Mit einer solchen Bahn konnte die Ludwigs - Westbahn nicht in Wettbewerb treten. Deshalb stellten verschiedene Abgeordnete im neu einberufenen Landtag den Antrag, den Bau der Ludwigs - Westbahn auf unbestimmte Zeit zu vertagen oder ganz aufzugeben.

Dieser Antrag entsprach nicht dem Interesse Bambergs. Ein scharfer Kampf zwischen Nürnberg und Bamberg begann. Die Stadt Bamberg beharrte auf der genehmigten Ludwigs - Westbahn, während Nürnberg die Linie von Nürnberg direkt nach Würzburg befürwortete. Sie behauptete, nur hierdurch sei der zu erwartende Durchgangsverkehr von Böhmen auf der Linie Nürnberg - Amberg - Pilsen - Prag auf die bayerischen Bahnen zu leiten. Diese Strecke sei um so wichtiger, als auch der Verkehr von Wien nach England über Bayern in seiner längsten Diagonale gehe und Nürnberg - Würzburg ein Teil dieser Diagonale sei²⁾.

Die Argumente waren jedoch zu schwach. Man erkannte damals noch nicht die Notwendigkeit gerader Durchgangslinien, sondern hielt eine Bahn nur dann ertragreich, wenn sie möglichst viele gewerbereiche Städte und wohlhabende Gegenden berühre. Diese befanden sich meist an den alten Handelsstraßen. So wurden auch die ersten Eisenbahnen, wenigstens in den Leitlinien, diesen Straßen folgend erbaut. Die Möglichkeit, daß man durch Anlage von Eisenbahnen Gegenden bevölkern, Städte und Industrien zum Entstehen verhelfen konnte, wurde damals noch nicht beachtet.

Es stand schlecht um Nürnbergs Pläne. Die Mehrheit der Kammer der Abgeordneten bestimmte, daß die Ludwigs - Westbahn nicht aufgegeben werden sollte, da schon bedeutende Geldsummen hierfür aufgebracht worden waren.

Noch war die Lage Nürnbergs nicht aussichtslos. Zunächst war

1) Die Stammstrecke der thüringischen Bahn war: Halle - Weimar - Eisenach - Gerstungen. Sie wurde 1847 bis Eisenach und 1849 im übrigen Teil dem Betrieb übergeben.
Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 163

2) Vgl.: Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 900

nämlich ein Anschluß Österreichs bei Hof unwahrscheinlich geworden, ein Projekt, das früher von Fürst Metternich, seiner Eisenhütten wegen, sehr begünstigt wurde. Als man jedoch die Bahn von Prag nach Dresden eröffnete, war dadurch eine kürzere Verbindung mit dem Norden und dem Westen hergestellt, als jemals über Hof möglich gewesen wäre¹⁾. Wie leicht konnte aber Österreich auch einen Anschluß bei Hof oder Bayreuth wünschen²⁾.

Die Stadt Nürnberg stellte deswegen Antrag auf Antrag. Sie wollte sogar die Detailprojektion auf eigene Kosten anfertigen lassen, was aber die Aufsichtsbehörde nicht zuließ, da die Schuldenlast der Stadt schon zu groß erschien³⁾. Als Nürnberg eine Deputation an den König schicken wollte, stellte Bamberg den gleichen Antrag.

König Maximilian II. ließ sich daraufhin die ganze Vorgeschichte von der Staatsregierung schriftlich erläutern. Dabei sprach sich Freiherr v. d. Pfordten, als neuer Fachminister, gegen die Eisenbahn von Nürnberg nach Würzburg aus, wobei jetzt betont wurde, daß Nürnberg Eisenbahnknotenpunkt werden wolle, während München nur auf einem "Eisenbahnast" (Augsburg - Salzburg) liege. Nach diesem Bericht war auch Maximilian II. für die Bamberger Bahn⁴⁾. Es blieb den Nürnberger und Fürther Stadtvätern nur der erneute Antrag an die Kammer der Abgeordneten, das Ludwigs - Westbahn - Gesetz zu ändern. Dieser Antrag wurde, nach ähnlichen Debatten wie im Jahre vorher, abgelehnt. Das Ludwigs - Westbahn-

1) H-6688, 1. November 1849

2) 1852 forderte die Prager Handelskammer in einer Denkschrift die Errichtung einer böhmischen Westbahn von Prag über Pilsen nach Eger.

Druckschriftensammlung Nr. 3410, AVM Nbg.

Die Bahn wurde später auch wirklich auf Betreiben Hof's genehmigt.

Siehe: Kapitel 6 b

3) H-6644, 22. Dezember 1849 ff.

4) H-6644, 5. April 1850

gesetz konnte durchgeführt werden¹⁾.

Nun mußte Nürnberg alles daran setzen, die Bahn nach Regensburg und Pilsen zu bekommen. Zunächst zogen sich die Verhandlungen in die Länge. Schuld an dieser Unschlüssigkeit waren die schlechten Staatsbahnertragnisse²⁾. Der Hauptgrund dafür lag nicht in der Tatsache des Staatsbahnbaues, wie fälschlicherweise vielfach behauptet wurde, sondern darin, daß nur Teilstrecken und noch keine Durchgangslinien bestanden. Außerdem erwuchsen schon frühzeitig große Kosten durch die Erneuerung der Schienen, die infolge eines technisch schlechten Systems und der geringen Qualität überraschend schnell notwendig wurden³⁾.

-
- 1) Inzwischen hatte Bayern versucht, mit den hessischen Staaten zu einer Einigung zu gelangen. Das Großherzogtum Hessen erklärte sich bereit, von Aschaffenburg nach Darmstadt anzuschließen. Bayern wollte aber einen Anschluß in Frankfurt. Nach und nach hatte die kurhessische Regierung eingesehen, daß sie eine direkte Verbindung zwischen Aschaffenburg und Frankfurt auf die Dauer doch nicht verhindern könne. Man wünschte deshalb, statt des von Bayern geplanten Anschlusses durch das Großherzogtum über Offenbach und Seligenstadt, einen Bahnbau über Hanau. Als auch die technischen Schwierigkeiten beseitigt waren - Kurhessen hatte die preußischen Puffer - konnten am 23. Juli 1850 die Katifikationsurkunden ausgewechselt werden. Dennoch schloß Bayern am 28. März 1852 auch einen Staatsvertrag mit dem Großherzogtum Hessen ab, der eine Bahn nach Darmstadt vorsah. Als erste der 255 km langen Ludwigs - Westbahn wurde am 3. November 1852 die Linie Bamberg - Schweinfurt eröffnet. Es folgte am 1. Juli 1854 die Strecke Schweinfurt - Würzburg und am 1. Oktober 1854 Würzburg - Aschaffenburg.

Näheres: A-5139, A-5140

A-MH-13270, HStA München

- 2) Übersicht über die Betriebsergebnisse von 1844 bis 1851/52, in: Leonhardy, Heinrich, a.a.O., S. 21
- 3) Hinzu kam, daß in Bayern schon von Anfang an der Grund für ein zweites Gleis erworben und außerdem alle schwierigen Kunstbauten und Felseinschnitte zweigleisig ausgeführt wurden. Man meinte, daß sonst eine spätere Verbreiterung doppelt schwierig und kostspielig werden würde. Die gesteigerten Baukosten erhöhten auch den Bauetat.
- K.d.Abg. 1851, Sten. Ber. Bd. I, S. 217 ff.
Vgl.: Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 902

Gleich zu Beginn des Landtages von 1850 beantragten verschiedene Abgeordnete den Bau einer Linie von Nürnberg über Amberg nach Böhmen und einer Linie von Amberg über Regensburg - Passau nach Schärding zum Anschluß an Österreich. Dieser Antrag wurde jedoch zunächst von der Kammer abgelehnt¹⁾. Teils spielte hierbei der Geldmangel eine Rolle, der seit den Ereignissen von 1846 bis 1848 noch nicht ganz überwunden war, teils aber auch der geringe Ertrag der Staatsbahnen. Daneben wurden aber auch Ansichten geäußert, die z.B. die Linie Regensburg - Passau für überflüssig, ja schädlich hielten, da diese den vorerst völlig genügenden Donauverkehr vernichten würde²⁾.

Glücklicherweise setzten sich diese Anschauungen nicht durch. Schon im folgenden Jahr legte die Staatsregierung den Kammern einen Gesetzentwurf vor, "betreffend die Einleitung zum Bau einer Bahn Nürnberg - Amberg - Regensburg und eventuell deren Fortsetzung nach Passau zum Anschluß nach Österreich"³⁾.

Die allgemeine Ansicht hatte sich gebessert, die Bahnen versprachen ertragreich zu werden. In dieser Stimmung wurde in der Kammer der Abgeordneten sogar angeregt, nicht nur von Regensburg nach Passau, sondern auch von Regensburg über Landshut nach München zu bauen. Schwierigkeiten schien es nur insofern zu geben, weil man mit Österreich noch nicht wegen des Anschlusses bei Passau verhandelt hatte. Diese Einwände konnte die Staatsregierung jedoch zurückweisen. Man verhandelte bereits⁴⁾. Die Mehrheit der Kammer entschied sich schließlich zur Annahme des Gesetzentwurfes und noch im März 1851 begannen die Projektierungsarbeiten⁵⁾.

1) K.d.Abg. 1850, Sten. Ber. Bd. I, S. 108

2) K.d.Abg. 1849/50, Beil. Bd. II, S. 778, Beil. Bd. V, S. 106

Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 903

3) K.d.Abg. 1851/52, Beil. Bd. I, S. 80

Memorandum an das kgl. Ministerium des Handels von der Handelskammer in Passau, Passau 1851

4) K.d.Abg. 1851/52, Sten. Ber. Bd. I, S. 141, S. 471, Beil. Bd. I, S. 123 ff.

5) Gesetz vom 4. Mai 1851, abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 378

Diese konnten zügig vorangehen, da bereits am 21. Juni 1851 der Staatsvertrag zwischen Bayern und Österreich geschlossen wurde, in dem sich beide Regierungen verpflichteten, die Vorarbeiten für eine Bahn von Nürnberg über Regensburg nach Passau und von Passau über Linz nach Wien auszuführen¹⁾.

Am 19. Dezember 1851 legte die Eisenbahnbaukommission ihren ersten Bericht vor. Danach sollte die Bahn von Nürnberg über Amberg und Schwandorf nach Regensburg geführt werden. Während sich die Techniker über die Streckenführung bis Amberg zunächst durch das Pegnitztal im Klaren waren, mußte das von Waldmünchen kommende böhmische Frachtgut, nach ihrer Ansicht, so schnell wie möglich die Bahn erreichen. Außerdem wollte man die Braunkohlenlager im Sauforste zwischen Teublitz und Pontholz und das Werk berücksichtigen, das dort entstand²⁾. Aus diesem Grunde wurde eine Bahn von Amberg durch das Vils- und Naabtal ohne Untersuchung abgelehnt. Einziger offener Punkt der Planung war, ob Schwarzenfeld oder Schwandorf Knotenpunkt der schon seit langem diskutierten Bahn nach Pilsen

1) H-6989, 21. Juni 1851

A-MH-13287, 21. Juni 1851, HStA München
K.d.Abz. 1851/52, Beil. Bd. III, S. 568 f.

2) Gemeint ist die heutige Maximilianshütte.

Siehe hierzu: Hundert Jahre Eisenwerk Maximilianshütte
1853 bis 1953, o.O., 1953

Burglengenfeld wurde beim Hauptbahnbau nicht berücksichtigt. Es befindet sich auch kein diesbezüglicher Antrag in den Akten.

Erst am 9. November 1868 erhielt die Maximilianshütte die Konzession, eine Privatbahn von Haidhof zur Hütte zu bauen. Die Ostbahn unterstützte diesen Plan, handelte es sich doch um eine Zubringerlinie. So übernahm die Ostbahn auch den Betrieb dieser Strecke. (Verw.R.-1430, 1426)

Am 11. Februar 1871 bewarb sich Burglengenfeld um eine Vizinalbahn von der Hütte zum Ort. Diesen Antrag lehnte aber die Ostbahn ab. Die Bahn erschien nicht rentabel genug. Stattdessen erhielt Burglengenfeld am 25. Oktober 1873 die Projektierungskonzession für eine Vizinalbahn von Burglengenfeld direkt nach Haidhof. (Näheres: Verw.R.-1444) Diese Bahn kam jedoch nicht zustande. Erst durch das Lokalbahngesetz vom 17. Juni 1896 wurde die Linie Haidhof - Burglengenfeld genehmigt und am 25. September 1900 eröffnet.

Vgl.: Dietrich, Paul, Beiträge zur Geschichte der Stadt Burglengenfeld ..., 2. Auflage, München - Burglengenfeld, 1895, S. 75

werden sollte. Die Eisenbahnbaukommission ging davon aus, daß der Anschluß dem alten Handelsweg entlang über Waldmünchen hergestellt werden mußte. Aus diesem Grunde schlug sie Schwarzenfeld als Knotenpunkt vor. Die Strecke von Amberg sollte dann in einem großen Bogen über Schwarzenfeld nach Schwandorf führen¹⁾.

Mit dieser Streckenführung waren keineswegs die Wünsche aller Städte bedacht. So wandte sich Altdorf an die Staatsregierung mit der Bitte um Berücksichtigung²⁾. Aber auch Amberg und Regensburg waren mit der Linienführung nicht einverstanden³⁾. Die beiden letztgenannten Städte wollten, daß die Bahnlinie durch das Vils- und Naabtal weitergeführt werde. Während die Stadt Amberg meinte, daß sie durch die von der Eisenbahnbaukommission vorgeschlagene Linie niemals Knotenpunkt für die Strecke nach Böhmen werde, vermutete Regensburg, daß die Bahn an der Stadt vorbei gehe, wenn man die Linie durch das Regental führe⁴⁾. Vielleicht aber befürchtete Regensburg wirklich, daß die geplante Eisenbahnbrücke unterhalb der Stadt die Donau bei Hochwasser stauen werde und somit eine ernstliche Gefahr für Weichs darstelle⁵⁾.

Diese Einwände und die Bitten der Vils- und Naabtalgemeinden, sie doch zu berücksichtigen, wurden von der Eisenbahnbaukommission als unbegründet zurückgewiesen. Man meinte, daß nicht Geländeverhältnisse und Anlagekosten allein den Ausschlag für die Bahnführung gäben, vielmehr seien auch

1) H-6989, 19. Dezember 1851

2) H-6989, 5. April 1852

H-6690, 21. Januar 1855 f.

O. Verf., Geschichte der Mögeldorfser Eisenbahn, Nürnberg 1955, in: Bücherei des Verkehrsmuseums Nürnberg Hundert Jahre "Alte Bahn", Sonderbeilage der Hersbrucker Zeitung vom 9. Mai 1959

3) M-Amberg, Zugang I, Nr. 1292, 10. Dezember 1852, Stadtarchiv Amberg

4) Diese Ansicht wurde allerdings nie deutlich ausgesprochen, kann also nur Vermutung bleiben.

5) Die Gefahr wurde in den Bittschriften anschaulich genug geschildert.

H-6989, S. 48

wirtschaftliche und strategische Gründe von entscheidender Bedeutung. Zunächst sollten die Braunkohlenfelder im Sauforste und nicht der Holzreichtum der an Naab und Vils angrenzenden Wälder durch die Bahn erschlossen werden. Zum anderen führten vom mittleren Naabbecken alle Verbindungswege nach Böhmen¹⁾.

Ende 1853 war die Linie von Nürnberg über Amberg nach Regensburg im wesentlichen fixiert, wobei sich die Eisenbahnbaukommission noch nicht klar war, ob man von Schwarzenfeld (Waidhaus und Waldmünchen) oder von Schwandorf (Furth i.W.) nach Böhmen anschließen konnte. Alle weiteren Anträge, vor allem die der Stadt Amberg, führten zu keinem anderen Ergebnis²⁾.

Noch während diese Untersuchungen im Gange waren, baten die Reichsräte Graf Montgelas, Graf Arco-Valley, von Niethammer und Graf Waldkirch eine Eisenbahn von München über Landshut nach Straubing bauen zu dürfen³⁾. Dieser Plan war gegen Regensburg als Knotenpunkt und für eine eventuelle Weiterführung der bisher projektierten Linien nach München gerichtet. Straubing wäre damit Knotenpunkt geworden. Sowohl Regensburg, wie auch Straubing, baten deshalb um Berücksichtigung⁴⁾.

Die Projektierung ergab, daß die kürzeste Linie von München über Landshut nach Plattling ging, die allerdings für Regensburg einen bedeutenden Umweg ausmachte, selbst wenn man über Pilsting nach Straubing projektierte. Auch in diesem Fall wäre die Landstraße zwischen Regensburg und Landshut um ein Gutteil kürzer gewesen. Man suchte deshalb nach einer geeigneteren Linienführung⁵⁾. Sie wurde in der merkwürdigen Gabel bei Geiselhöring gefunden. Damit konnte man,

1) H-6989, S. 42, S. 68

2) H-6689, S. 69 ff.

M-Amberg, Zugang I, Nr. 1292, 10. Dezember 1852 ff.,
Stadtarchiv Amberg
Dollacker, a.a.O.

3) H-6592, 4. Juli 1853

4) H-6592, 28. Oktober 1853, 5. Januar 1854

5) H-6592, 29. Juni 1854

im Gegensatz zum Anschluß in Regensburg, Strecken sparen und die Verbindung von München nach Passau verkürzen¹⁾.

Weit schwieriger war die Frage zu lösen, ob der Bahnbau einer Privatgesellschaft überlassen werden sollte oder nicht. König Maximilian II. war einer Privatbahn nicht abgeneigt. Dagegen wollte die Staatsregierung den für sie wichtigen Bahnbau selber übernehmen. Man glaubte, daß diese Bahn überaus rentabel sei, da sie den Verkehr von Wien über Passau, Landshut, München, Augsburg und Ulm nach Paris vermittele²⁾.

Die Meinungsverschiedenheiten klärten sich bald. Am 18. November 1853 schloß sich der Staatsrat den Ausführungen der Staatsregierung an³⁾. Daraufhin genehmigte der Landtag die Mittel für die weiteren Vorarbeiten durch den Staat⁴⁾.

Noch war die Strecke nach Böhmen zu projektieren, die ebenfalls im Staatsvertrag vom 21. Juni 1851 in Artikel 3, Absatz 4, vorgesehen war. Sofort gingen Bittgesuche ein, wobei die Stadt Nürnberg für einen Bau entlang der alten Handelsstraßen über Waidhaus oder Waldmünchen eintrat. Beide Strecken waren für Nürnberg gleich lang⁵⁾.

Als sich der Staat mit der Projektierung Zeit ließ - man war ja mit der Strecke Nürnberg - Regensburg - Passau beschäftigt, außerdem war der Anschluß nach Böhmen noch nicht sichergestellt, da sich dort noch keine Privatgesellschaft gefunden hatte - bat der Handelsstand von Nürnberg, die Bahn bis zur Grenze als Privatbahn bauen zu dürfen. Amberg schloß sich an. Im Falle der Genehmigung hoffte man, wie bei den

- 1) O. Verf., Die Eisenbahn von Landshut an die Donau, Landshut 1856, Druckschriftensammlung Nr. 3405, AVM Nürnberg. In den späteren Jahren änderte man diese unzweckmäßigen Strecken. 1873 wurde die 16 km lange Linie von Sünching nach Straubing und die 38 km lange Bahn von Neufahrn direkt nach Regensburg gebaut.
- 2) K.d.Abg. 1853/55, Beil. Bd. I, S. 248 ff. Die Strecke Rosenheim - Salzburg wurde erst 1860 gebaut.
- 3) Prot. der Sitzungen des kgl. Staatsrates, Nr. 1005, S. 34, HStA München
- 4) K.d.Abg. 1853, Sten. Ber. Bd. I, S. 9
- 5) H-6919, 20. August 1852

pfälzischen Bahnen, auf eine Zinsgarantie von 4 1/2 Prozent¹⁾.

Der Antrag der beiden Städte wurde nicht beantwortet. Staatsregierung und Staatsrat waren gegen den Privatbahnbau. Vielmehr beschloß man im Ministerrat, daß Schwandorf Knotenpunkt werden sollte. Man dachte weiter und hatte schon damals eine Linie von Hof über Eger nach Schwandorf im Auge²⁾. Die Bahn nach Böhmen sollte von Schwandorf nach Waldmünchen an die Grenze führen.

In dieser Zeit wandte sich die Stadt Amberg an die Handelskammer in Pilsen. Diese teilte dem Magistrat am 21. Oktober 1853 mit, daß die Eisenbahnzentraldirektion in Pilsen schon am 6. September von der österreichischen Staatsregierung den Auftrag erhalten habe, in Ausführung des Staatsvertrages die Strecke über Staab, Stankau und Taus nach Furth i.W. zu projektieren³⁾. Diese Linienführung mußte für Nürnberg und Amberg enttäuschend sein. Der Nürnberger Handelsstand beauftragte deshalb den kgl. Sektionsingenieur Strauß aus Amberg - mit Genehmigung der Staatsregierung - ein Gutachten über die mögliche Weiterführung der Bahn anzufertigen.

Der Bericht, den Strauß im Mai 1854 vorlegte, sah drei mögliche Anschlüsse nach Böhmen vor. Einmal von Amberg über Schwarzenfeld, Pfreimd, Waidhaus nach Pilsen mit 156 km, dann von Amberg über Schwarzenfeld, Haselbach, Klentsch, Bischofteinitz nach Pilsen mit 162 km und als letztes Projekt von Amberg über Schwandorf, Bodenwöhr, Furth i.W. nach Pilsen mit 176 km. Dabei legte er dar, daß mit Rücksicht auf Regensburg eine Linie über Hirschau - Wernberg - Waidhaus, als der für Nürnberg kürzesten Strecke, nicht in Frage komme⁴⁾.

- 1) H-6919, 16. Februar 1853, 2. April 1853
M-Nürnberg, Akt VI, C 3, Nr. 100, S. 85, Stadtarchiv Nbg.
- 2) H-6919, 6. Juni 1853
- 3) M-Amberg, Zugang I, Nr. 1292, 21. Oktober 1853, Stadtarchiv Amberg
Dollacker, a.a.O.
- 4) H-6919, 16. Mai 1854
M-Nürnberg, Akt VI, C 3, Nr. 100, 16. Mai 1854, Stadtarchiv Nürnberg
M-Amberg, Zugang I, Nr. 1292, Mai 1854, Stadtarchiv Ambg.
Dollacker, a.a.O.

Auf Grund dieser Untersuchungsergebnisse fand am 5. Juli 1854 im "Wilden Mann" zu Amberg eine Besprechung der Vertreter der Städte Amberg und Nürnberg statt, vertreten durch den Amberger Rechtsrat Wiedenhofer, die Magistratsräte Lehner, Mayer, Wimpessinger sen. und jun., bzw. durch den Nürnberger Bürgermeister Hilpert und die Magistratsräte Zahn, Merk und Braun. Man erfuhr, daß die Österreicher zur Zeit auch die Strecke Pilsen - Pfraumberg - Waidhaus nivellieren. Das Ganze war also ein blinder Alarm. Dennoch durfte man nicht sorglos sein. Es wurde in der Besprechung kund, daß sich Regensburg und ein Teil der Bürger Böhmens für eine Strecke über Furth i.W. einsetzten, wofür auch eine hohe Persönlichkeit stimmte¹⁾.

Als Ergebnis dieser Versammlung beschloß man, bei der Handelskammer in Pilsen den Antrag zu stellen, daß die Bahn über Waidhaus gebaut werden soll. Der Bau sei einer Aktiengesellschaft zu übertragen, wenn der durch den Bahnbau stark in Anspruch genommene österreichische Staat kein Geld dafür habe. Schon am 9. Juli 1854 wurde das Gesuch Ambergs, bei den Verhandlungen mit Österreich die Linie über Waidhaus vorzuschlagen, an den bayerischen König abgeschickt. Nürnberg folgte am 9. September mit einem ähnlichen Text nach²⁾.

Als die Staatsregierung auf diese Bitten - Regensburg reichte keine einzige Bittschrift ein - keine Antwort gab, bildete sich am 19. März 1855 in Nürnberg eine Kommission, die aus dem Bürgermeister Hilpert, Merk, Zahn und von Cramer-Klett bestand. Von Amberg waren Wimpessinger und Mayer anwesend. Dieses Gremium sprach in den Tagen vom 17. bis 21. April 1855 in München bei den verschiedensten Behörden vor. Der Handelsminister erklärte, daß die Linie über Waidhaus wegen des nahen Kohlenreviers und des billigen Bretterbezu-

1) Vermutlich war damit Fürst Maximilian von Thurn und Taxis gemeint.
M-Amberg, Zugang I, Nr. 1292, 5. Juli 1854, Stadtarchiv Amberg

2) H-6919, 9. September 1854

ges die richtige sei. Allerdings mache die politische Lage¹⁾ die Ausführung unsicher. Er sehe aber kein Hindernis, eine Aktiengesellschaft zum Bau dieser Strecke zu gründen²⁾.

In der Tat hatten sich inzwischen in der Abgeordnetenversammlung die Gegner des Staatsbahnbaues vermehrt. Schuld daran war die noch immer geringe Rendite der bayerischen Staatsbahnen und die dadurch verursachten großen Schulden. In diese Zeit fiel der Antrag der Städte Nürnberg und Amberg (auch Regensburg hatte sich angeschlossen), in dem die Staatsregierung ersucht wurde, noch 1855 einen Gesetzentwurf zum Bau einer Bahn von Nürnberg über Amberg nach Regensburg vorzulegen³⁾. Gleichzeitig aber baten Nürnberg und Amberg um die Genehmigung, eine Aktiengesellschaft mit staatlicher Zinsgarantie gründen zu dürfen, die, falls der Staat nicht selbst baue, eine Bahnlinie von Amberg über Waidhaus nach Pilsen erstellen sollte.

Die Mehrheit in der Kammer der Abgeordneten nahm diese Anträge an, jedoch so, daß die Staatsregierung beauftragt wurde, noch 1855 einen Gesetzentwurf über den Bau dieser Linie entweder durch eine Privatgesellschaft mit staatlicher Zinsgarantie oder auf Staatskosten vorzulegen. Den Zusatz "oder auf Staatskosten" genehmigte man aber nur, um der Staatsregierung mehr Freiheit zu lassen und sie den Privaten gegenüber nicht in eine Zwangslage zu bringen⁴⁾.

Zwar stand die Regierung noch immer zu dem Grundsatz des Staatsbahnbaues, besonders für die großen und wichtigen Linien. Gegenüber der Meinung der meisten Abgeordneten konnte sie sich jedoch nicht mehr durchsetzen⁵⁾. Am 20.

1) Gemeint ist der Krimkrieg, in den Österreich die deutschen Staaten hineinzuziehen suchte.

2) H-6690, 2. März 1850

3) K.d.Abge. 1855, Sten. Ber. Bd. II, S. 92

4) K.d.Abge. 1855, Sten. Ber. Bd. II, S. 179 ff.

Siehe auch: Kuhnle, Robert, Weiden und sein Jahrhundert der Eisenbahnen, Weiden 1963, S. 27 ff.

5) K.d.Abge. 1855, Sten. Ber. Bd. II, S. 333 f.

Juni 1855 verkündete sie die Verordnung, die Erbauung von Eisenbahnen betreffend¹⁾. In dieser Verordnung wurde festgelegt, daß Einzelpersonen, Vereine und Personen, die erst noch einen Verein bilden wollen, Eisenbahnen in Bayern bauen dürfen. Dazu benötigten sie zunächst für die Vorarbeiten die sogenannte Projektierungskonzession, die das verantwortliche Ministerium erteilen konnte. Für den Bau und Betrieb der Bahn mußten die Bewerber erneut um die königliche Konzession eingeben. Dabei hatten sie durch die Projektierungserlaubnis noch keinerlei Anspruch, die Bahn genehmigt zu bekommen.

Mit dieser Verordnung stand den so wichtigen Verbindungen von Donau und Main und von Nürnberg nach Böhmen durch ein oder mehrere Privatgesellschaften nichts mehr im Wege.

1) Abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 381 ff.

6. Kapitel: Die königlich privilegierte Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen

a) Die Gründung der Gesellschaft

Die Privatbahnverordnung erreichte ihren Zweck. Die Bewerber blieben nicht aus. Schon am 16. Juni 1855 bat der Architekt Friedrich Sang aus Frankfurt um die Konzession zur Gründung einer Verbindungseisenbahn zwischen Nürnberg, Regensburg und Linz, mit Dockanlagen und Lagerhallen in Regensburg. Die kgl. Staatsregierung ging dieser Angelegenheit nach und holte Erkundigungen beim Bundestagsgesandten Freiherrn von Schenk ein. Die Auskünfte waren mehr als mager. Man wußte von Sang nur, daß er sich meist in England aufhielt, wo er sich an der Restauration von Landschlössern beteiligte¹⁾.

Inzwischen ging aber am 14. Juli 1855 ein weiteres Gesuch Sangs bei der Regierung in Regensburg ein. In diesem Schreiben bat er um die Genehmigung, eine Eisenbahn von Nürnberg über Regensburg nach Passau und von Regensburg nach München und Böhmen bauen zu dürfen. Die Baukosten von 60 - 70 Mill. fl. wollte er durch ein Konsortium aufbringen, dessen Vorsitz Fürst Felix von Hohenlohe-Öhringen einnehmen sollte und an dem sich, neben Sang selbst, der Schaffhausener Bankverein in Köln und die Bankhäuser Oppenheim und Mevissen beteiligen wollten²⁾.

Dies war nicht der einzige Bewerber. Schon kurz vorher - ein schriftlicher Antrag ist in den Akten nicht zu finden - hatte sich der kgl. bayerische Hofbankier von Eichthal um diese Eisenbahn bemüht. Als der Antrag Sangs eintraf, wurde von

1) H-6632, S. 1 ff.

2) H-MH-13294, 14. Juli 1855, HStA München
Gustav von Mevissen war auch Direktor des Schaffhausener Bankvereins.
Hansen, Joseph, Gustav von Mevissen, Ein rheinisches Lebensbild (1815 - 1899), Band 1, Berlin 1906, S. 645 ff.

Eichthal benachrichtigt und um nähere Angaben gebeten¹⁾.

Daneben bildete sich am 29. August 1855 ein Konsortium der Städte Nürnberg, Fürth, Regensburg und Amberg, das ebenfalls, gegen die in Aussicht gestellte Zinsgarantie des Staates, die Bahnlinien von Nürnberg über Amberg nach Regensburg und von Schwarzenfeld nach Waidhaus bauen wollte²⁾.

In dieser Situation ergriff von Eichthal die Initiative. Er setzte sich noch im September mit den Vertretern der betreffenden Städte zusammen und legte ihnen dar, daß die Staatsregierung eine Verständigung der Interessenten wünsche. So kam es schon am 26. September 1855 zu einer Einigung. Mit Unterstützung der Staatsregierung wurde ein Konsortium gegründet, das damals aus von Eichthal, von Hirsch und den vier Städten bestand, wobei von Eichthal und von Hirsch je eine Stimme besaßen. Um das Gleichgewicht herzustellen, wurden Nürnberg und Fürth zusammen eine Stimme und Regensburg und Amberg ebenfalls eine Stimme zuerkannt.

Bei der Parität der Stimmen konnte es sehr leicht zu Meinungsverschiedenheiten kommen. Deshalb sollte eine 5. Person gewählt werden. Auf Vermittlung von Cramer-Klett, dem Vertreter der Städte Nürnberg und Fürth, wurde Staatsrat von Hermann gewählt, der den beiden Bankiers gar nicht genehm war³⁾.

Nun erst verständigte die bayerische Staatsregierung Sang von dem Bestehen des zweiten Konsortiums. Deshalb reichte dieser erneut ein Gesuch ein, aus dem klar wurde, daß sich Fürst Hohenlohe-Öhringen nicht selbst für das Projekt interessierte, sondern im Auftrage der Darmstädter Bank handelte⁴⁾.

1) H-6632, S. 8

2) M-Nürnberg, Akt VI, C 3, Nr. 110, S. 103, Stadtarchiv Nürnberg
H-6632, 3. September 1855

3) M-Nürnberg, Akt VI, C 3, Nr. 110, 16. Oktober 1855, Stadtarchiv Nürnberg

4) H-6632, 29. Oktober 1855

Die Staatsregierung wartete ab. Sie wünschte, daß das bayerische Konsortium die Konzession erhielt. Auch den maßgeblichen Beteiligten des Konsortiums um von Eichthal konnte das Wohlwollen der Regierung nicht verborgen bleiben. Man suchte deshalb noch andere bayerische Bankhäuser für den Plan zu gewinnen. Damit wäre eine schnelle Konzession an diesen Kreis sicher gewesen.

Dies bemerkten die führenden Kräfte um Sang. Sie griffen zur Gegenmaßnahme. Am 25. November 1855 wandte sich Salomon Oppenheim jun. allein, ohne Fürst Hohenlohe-Öhringen und Sang, an die bayer. Staatsregierung und bat um die Baugenehmigung der Bahnen. Neben Oppenheim sollten an diesem Projekt wiederum der Schaffhausener Bankverein in Köln, aber auch die Bankhäuser M. C. Krafft in München, Paul von Stetten, Johann L. Schätzler, Erzberg & Söhne aus Augsburg neben anderen ersten Handelshäusern in Frankfurt, Berlin, Hamburg und Köln beteiligt sein¹⁾.

Da sich die beiden Kaufleute A. Oppenheim und G. Mevissen schon vorher bei Pauli, dem Vorstande der kgl. bayer. Eisenbahnbaukommission und Leiter der staatlichen Projektierung der Linien Nürnberg - Amberg - Regensburg und München - Landshut - Regensburg, erkundigt hatten, konnten sie gleichzeitig genauere Angaben über die zu bildende Aktiengesellschaft machen. Das Direktorium würde aus 6 - 9 Mitgliedern bestehen, die vorzugsweise bayerische Staatsangehörige sein sollten. Die Direktoren hatten im Bahngebiet zu wohnen und zur Leitung der Geschäfte einen Generaldirektor mit beratender Stimme zu ernennen. Als Kontrollorgan sollte dem Direktorium ein Verwaltungsrat aus 15 - 18 Mitgliedern zur Seite gestellt werden. Wenigstens einmal jährlich hatte er zusammenzutreten, um die Rechnungen zu kontrollieren, die Verträge von bedeutendem Umfange und die Tarife etc. zu genehmigen. Der Verwaltungsrat würde zu 2/3 aus bayerischen Staatsangehörigen bestehen, die im Bahngebiet ansässig waren. Das andere Drittel hatte die Generalversammlung zu wählen.

1) H-6635, 25. November 1855

Als Risikoausgleich wollte das Konsortium eine Zinsgarantie von 4 1/2 Prozent für die Länge der Bauzeit. Zur Kontrolle über die Verwaltung und den Betrieb und zur Wahrung der Interessen der Staatsregierung sollte ein Staatskommissar bestellt werden, dessen Kontrolle sämtliche zum Bau und zum Betriebe der Bahn erforderlichen Verträge unterlagen. Als Ausgleich für die Zinsgarantie wurde dem Staat eine noch näher zu bestimmende Quote am Reingewinn zugestanden, sobald dieser eine näher zu vereinbarende Jahresdividende übersteige. Daneben, meinten die Antragsteller, sei es zweckmäßig, den an der Bahn liegenden Städten und den übrigen Bewohnern der bayer. Lande eine gewisse Quote der Aktien zum Nennwert anzubieten.

Jetzt mußte auch das Konsortium um von Eichthal seine Vorschläge unterbreiten. Neben den bisher Genannten waren nun auch Fürst Maximilian von Thurn und Taxis, die kgl. Bank zu Nürnberg, die Bankhäuser M. A. von Rothschild & Söhne aus Frankfurt und J. Bischofsheim aus Antwerpen zu diesem Kreis gestoßen. Man verlangte vom Staat eine Zinsgarantie von 4 1/2 Prozent, nach Möglichkeit aber mehr, da dieser Zinssatz beim Stand der bayer. 4 1/2prozentigen Papiere vollkommen ungenügend wäre, um die "Kapitalisten" zu sichern. Sollte aber kein höherer Zinssatz als 4 1/2 Prozent genehmigt werden, so meinte man, müsse die Garantiezeit mindestens 50 Jahre betragen, um das Kapital wieder hereinzubringen.

Wenn man beide Anträge vergleicht, mußte man - wirtschaftlich gesehen - dem Angebot Oppenheims wegen der kurzen Garantiezeit den Vorzug geben. Während dieser eine Zinsgarantie von 4 1/2 Prozent nur für die Länge der Bauzeit forderte, wollte die Gruppe um von Eichthal eine solche auf die Dauer von 50 Jahren¹⁾. Andererseits waren an dem Konsortium

1) Eine Zinsgarantie des bayer. Staates für Privatbahnen war im linksrheinischen Bayern allgemein üblich. So betrug sie bei der pfälzischen Ludwigsbahn 4 Prozent und bei der pfälzischen Maximiliansbahn 4 1/2 Prozent.

um Oppenheim fast nur ausländische Bankhäuser beteiligt, so daß die bayerische Staatsregierung befürchten mußte, die bayer. Eisenbahn könne in den Machtbereich eines fremden Staates gelangen. Von der Pfordten, als verantwortlicher Minister, meinte deshalb, daß das Angebot von Oppenheim dazu benutzt werden solle, um von dem Konsortium um von Eichthal günstigere Bedingungen zu erhalten¹⁾.

Die bayer. Staatsregierung nahm zunächst mit der bayer. Gruppe Verbindung auf. Am 21. Dezember 1855 begannen die Verhandlungen, an denen auf Seiten des Konsortiums außer dem ständigen Vertreter des Fürsten von Thurn und Taxis, dem Freiherrn Ernst von Dörnberg, Freiherr M. Carl von Rothschild teilnahm. Die Gesellschaft wollte, daß der bereits beschlossene Anschluß München - Salzburg nicht früher gebaut werde, als die Bahn Passau - Linz. Man machte sogar die Bildung der Gesellschaft davon abhängig²⁾.

Die Staatsregierung ließ sich jedoch nicht darauf ein. Sie verpflichtete sich vielmehr, mit allen Kräften auf einen Anschluß über Passau hinzuarbeiten. Innerhalb einer Frist von einem Jahr - solange, meinte man, würde die Bildung der Aktiengesellschaft dauern - werde hierüber Bescheid vorliegen. Bezüglich der Zinsgarantie, als wichtigsten Punkt der Verhandlungen, konnte man sich nicht einigen, da die Vertreter des Konsortiums weiterhin auf 4 1/2 Prozent für 50 Jahre bestanden.

Die Staatsregierung nahm deshalb sofort Verbindung mit Oppenheim auf. Er wurde aufgefordert, die Namen aller Gesellschafter zu nennen. Die Rückantwort unterm 24. Dezember 1855 war ausweichend. Er könne keine weiteren Namen nennen, solange die Verhandlungen nicht zum Abschluß geführt hätten, da die hochstehenden Nobilitäten in seinem Konsortium dem in München bestehenden Komitee keine Konkurrenz machen wollten³⁾.

1) H-6635, S. 4

2) H-6635, S. 11

3) H-6635, 24. Dezember 1855

Damit fiel praktisch der eine Bewerber aus. Es ist auch kein weiterer Briefwechsel vorhanden. Man wollte die Bahn keiner fremden Macht ausliefern und nahm erneut Verhandlungen mit der Gruppe um von Eichthal auf¹⁾. Diese erklärte sich bereit, mit einer Zinsgarantie von 4 1/2 Prozent für 40 Jahre zufrieden zu sein, wenn der Staat sich seinerseits bereit erkläre, im vorgeschlagenen Vertrag den Artikel zu streichen, daß die Bahnen nach Ablauf der Konzession dem Staat unentgeltlich anheimfallen. Vom Zinssatz von 4 1/2 Prozent wollte man auf keinen Fall abgehen.

Inzwischen versuchte die Staatsregierung über den bayer. Gesandten in Wien, Graf Lerchenfeld, die Österreicher für einen Staatsvertrag über den Bahnbau der Strecke Linz - Passau zu gewinnen²⁾. Die Angelegenheit eilte, denn noch in diesem Landtag sollte über den Bahnbau und die Zinsbürgschaft beschlossen werden.

Die Stimmung war günstig. Infolge der schlechten Staatsbahnertragnisse war die Abneigung der Abgeordneten gegen das Staatsbahnprinzip noch stärker geworden. Das ging so weit, daß in der Kammer der Abgeordneten der Antrag gestellt wurde, den Betrieb sämtlicher bisher gebauten Staatsbahnen an private Unternehmer zu verpachten. Da man sich vom Privatbetrieb eine höhere Rente versprach, wurde dieser Antrag sogar angenommen. Er scheiterte dann aber an der Kammer der Reichsräte³⁾.

In dieser Stimmung wurde das Gesetz über die Zinsgarantie und den Bau der Linien fast ohne Widerstand von der Kammer

1) H-6635, 30. Dezember 1855

2) Die Projektierung war bereits im Staatsvertrag von 1851 vorgesehen.

H-6989, 21. Juni 1851

A-MH-13287, 21. Juni 1851, HStA München

3) K.d.Ab. 1856, Sten. Ber. Bd. I, S. 61, Prot. Bd., S. 301
Damals wären die Abgeordneten selbst zum Verkauf der Staatsbahnen, wie in Österreich, bereit gewesen, was die Stimmung wesentlich beeinflusste. Die Staatsregierung verhandelte schon ernstlich mit einem französischen Bankhaus, wahrscheinlich mit den Rothschilds.
Näheres: H-6325

der Abgeordneten angenommen¹⁾. Jetzt konnte die Konzession erfolgen²⁾.

Damit gab es im rechtsrheinischen Bayern neben der Staatsbahn eine große Privatgesellschaft, die kgl. priv. Aktiengesellschaft der bayer. Ostbahnen (weiterhin kurz "Ostbahn" genannt). Die Konzessionsdauer war auf 99 Jahre festgesetzt, mit der Maßgabe, daß nach Ablauf dieser Zeit alle Rechte aus der Konzession erlöschen. Jedoch sollte der Gesellschaft ihr gesamter beweglicher und unbeweglicher Besitz als Eigentum verbleiben.

Nach Ablauf der 35jährigen Garantiezeit hatte der Staat das Recht, die Bahn einzulösen. Er sollte dann den Wert des Aktienkapitals nach dem durchschnittlichen Frankfurter Börsenkurs der letzten 10 Jahre bezahlen, als Minimum aber das gesamte von der Regierung genehmigte Bau- und Einrichtungskapital, samt dem Reinertrag des Ablösungsjahres.

Die Gesellschaft war verpflichtet, alle durch das Gesetz vom 19. März 1856³⁾ bestimmten und teilweise schon von der Staatsbahn projektierten Linien innerhalb von 7 Jahren zu erbauen. Das waren die Strecken:

1. von Nürnberg über Amberg nach Regensburg,
2. von München über Landshut an die Donau,
3. von der Amberg - Regensburger Eisenbahn an die Landesgrenze gegen Pilsen, zum Anschlusse an eine über Pilsen nach Prag führende Eisenbahn,

1) K.d.Abg. 1856, Sten. Ber. Bd. 2, S. 294 - 393
Gesetz vom 19. März 1856

Abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 390 f.

2) Konzession vom 12. April 1856
H-6635

Siehe: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 391 ff.

3) Abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 390 f.

Auf Antrag v. d. Pfordten im Staatsrat sollte das Gesetz unter Ausschluß der Öffentlichkeit behandelt werden, da sonst der Gesellschaft Gefahr drohe. Diesen Antrag aber lehnte der Staatsrat ab.

Vgl.: Staatsrat-Prot. Bd., Akt 1033, 17. Januar 1856
S. 8, HStA München

4. von Regensburg an die Landesgrenze bei Passau, zum Anschlusse an eine über Linz nach Wien führende Eisenbahn.

Grunderwerb, Erdarbeiten und größere Kunstbauten mußten für zwei Gleise erstellt werden. Auch durfte die Ostbahn nur solange ein Gleis halten, als der jährliche Bruttoertrag die Summe von 60 000 fl. pro Wegstunde (27 725 Mark auf den km) nicht erreichen würde. Bezüglich des Grunderwerbs konnte die Ostbahn das Gesetz über die Zwangsabtretung von Grundeigentum für öffentliche Zwecke vom 17. November 1837, das sogenannte Expropriationsgesetz, anwenden¹⁾.

Die Staatsregierung garantierte der Gesellschaft einen jährlichen Zinsertrag von 4 1/2 Prozent des gesamten Bau- und Einrichtungskapitals auf 35 Jahre vom Tage der Eröffnung sämtlicher Bahnen ab gerechnet, also bis längstens 12. April 1897. Ferner erhielt die Gesellschaft das Vorrecht zum Bau aller neuen Linien, die in eine durch die Konzession vom 12. April 1856 genehmigten Bahnen einmünden. Die Staatsregierung verpflichtete sich, niemand zu gestatten, eine andere Bahn zwischen zwei durch die Ostbahn bereits verbundene Endpunkte zu errichten, ohne neue Zwischenpunkte zu berühren, die die Staatsregierung für wichtig erachte.

Andererseits aber nahm der Staat auch an den Überschüssen der Unternehmung teil. Überstieg die reine Bahnrente 4 1/2 Prozent, so mußte die Hälfte des Mehrertrages zur Erstattung der vom Staat bereits geleisteten Vorschüsse und deren Verzinsung mit 2 1/2 Prozent bis zur vollständigen Tilgung verwendet werden. Überstieg die reine Bahnrente 5 Prozent und waren keine Leistungen des Staates mehr zu ersetzen, so erhielt der Staat einen Teil des Überschusses und zwar:

1) Abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 461 ff.

1/5, wenn die Rente $5 \frac{1}{2}$ - $6 \frac{1}{5}$ Prozent betrug,

2/5, wenn die Rente $6 \frac{1}{5}$ - 7 Prozent betrug,

1/2, wenn die Rente 7 - 8 Prozent betrug

und bei einer Rente von 8 Prozent und mehr, die Hälfte des Mehrertrages¹⁾.

Hinsichtlich der jährlichen Gewinnverteilung war vorgeschrieben, daß zunächst ein Teil einem Reservefond (nach Zustimmung der Regierung) zugewiesen werden mußte und dann $4 \frac{1}{2}$ Prozent Zinsen auf das einbezahlte Kapital zu verteilen waren. Ein eventuell verbleibender Rest sollte nach Abzug der Abgabe an den Staat verteilt werden, wobei zu beachten blieb, daß 1/10 des der Gesellschaft zustehenden Gewinnanteiles dem Verwaltungsrat²⁾ als Vergütung für seine Tätigkeit zufallen sollte.

Die Regierung behielt sich ferner die Herstellung von Telegraphenleitungen längs der Strecken und die Benützung der Bahnen durch die Post vor. Vor allem aber unterlagen die Tarife der staatlichen Genehmigung. Es wurde gleich bestimmt, daß die für die Staatsbahnen festgesetzten Maximaltarifsätze auch für die Ostbahnen verbindlich seien.

Nach der Satzung³⁾ wurde als Sitz der Direktion und des Ver-

1) Als Grundlage hierzu diente der preußische Gesetzentwurf, "die von Eisenbahnen zu entrichtende Abgabe betreffend", vom 11. April 1853, wonach sämtliche Eisenbahnaktiengesellschaften in Preußen bei einem Reingewinn (Ertrag abzüglich Verwaltung, Unterhalt, Betriebskosten, ferner Rücklagen in die Reservefonds und planmäßige Tilgung und Verzinsung der eventuell gemachten Anleihen) bis einschließlich

4 Prozent = $1/40$ des Ertrages,

4 - 5 Prozent = $1/20$ des Ertrages,

5 - 6 Prozent = $1/10$ des Ertrages,

über 6 Prozent = $1/5$ des Ertrages

an Steuern (Körperschaftsteuer) zu entrichten hatten.

A-MH-12950, HStA München

2) Später auch auf das Direktorium erweitert.

3) Druckschriftensammlung Nr. 1858, AVM Nürnberg

waltungsrates München gewählt¹⁾. Jährlich hatte eine Generalversammlung stattzufinden, die erste spätestens im Jahre der Eröffnung des Betriebes der zuerst vollendeten Bahnlinie.

Zur Teilnahme an der Generalversammlung berechnigte der Besitz von mindestens fünf Aktien zu je 200 fl., und zwar waren

5 - 10 Aktien eine Stimme,

11 - 20 Aktien zwei Stimmen,

21 - 30 Aktien drei Stimmen ... usf.,

91 - 100 Aktien zehn Stimmen.

Von da an gaben weitere 25 Aktien eine Stimme mehr, bis zur Höchstzahl von 30 Stimmen, was einer Aktiensumme von 120 000 fl. entsprach²⁾.

Der Verwaltungsrat bestand aus 18 Mitgliedern und 6 Ersatzmännern. Davon konnte die Regierung 6 Verwaltungsräte und deren Stellvertreter ernennen. Die übrigen 12 Verwaltungsräte und die 6 Ersatzmänner wechselten in zweijährigem Turnus, so daß jährlich 6 Verwaltungsräte und 3 Ersatzmänner ausschieden.

Als Übergangsregelung wurde in § 43 der Satzung festgestellt, daß bis zum Ablaufe des 6. Jahres nach Eröffnung der vier Hauptlinien in ihrer ganzen Länge, der Verwaltungsrat aus 5 Mitgliedern der Regierung bestehe und aus den 9 Konzessionären, wobei Fürst Maximilian Carl von Thurn und Taxis oder dessen Nachfolger das Recht zum Vor-

1) Die Direktion zog in das bereits bestehende Gebäude Schützenstraße 13 ein (Sitzungsprot. des Verw.R., Akt 1014, S. 53). Daneben wurde in den Jahren 1872 - 1875 ein neues Verwaltungsgebäude errichtet.
A-6674

2) Die Stimmenbegrenzung wurde durch einen Generalversammlungsbeschluß vom 26. Juni 1873 auf 200 Stimmen erweitert. Auch konnte jetzt der Aktionär noch weitere 30 Stimmen als Bevollmächtigter vertreten. Frauen durften weiterhin nicht in der Generalversammlung erscheinen (§ 14 und § 15 der Satzung).

sitz habe¹⁾.

Zum Präsidenten des Verwaltungsrates wurde satzungsgemäß der Vertreter des Fürsten von Thurn und Taxis, der Baron von Dörnberg, gewählt und zu Vizepräsidenten Baron von Rothschild und der königliche Ministerialrat von Schubert, letzterer übernahm dann nach 1871 das Präsidium²⁾.

Der Staat konnte einen königlichen Kommissar ernennen, der die Geschäftsführung überwachen sollte, an allen Sitzungen teilnehmen konnte und dem das Recht der Einsicht in die Akten und Rechnungen der Gesellschaft zustand. Als Regierungskommissar wurde der kgl. Ministerialrat Freiherr von Lobkowitz berufen, der Chef der Bayer. Staatsschuldenverwaltung.

Das Direktorium wurde vom Verwaltungsrat ernannt und bestand aus einem Direktor und der erforderlichen Anzahl von Sektionschefs.

Zum ersten Bau- und Betriebsdirektor konnte kein geringerer als Paul Camille von Denis³⁾ gewonnen werden. Mit diesem Manne hatte die Gesellschaft den Ingenieur in ihre Dienste genommen, der unter seinen Zeitgenossen wohl den größten Ruf und die meiste Erfahrung besaß, hatte er doch bereits die Ludwigseisenbahn Nürnberg - Fürth, die Taunuseisenbahn Frankfurt - Wiesbaden, die München - Augsburg - Eisenbahn, die Strecke Mainz - Worms und die pfälzische Ludwigsbahn

1) Außerdem hatte Fürst Maximilian Carl von Thurn und Taxis im Verwaltungsrat 2 Stimmen und bei Stimmengleichheit die Entscheidung.

Verw.R.-1025, § 44 der Satzung

Diese Bestimmung wurde erst durch den Generalversammlungsbeschluß vom 14. Oktober 1869 für 1871 außer Wirkung gesetzt.

2) Reg.-Com.-1833, 22. April 1856

3) Denis erhielt ein jährliches Gehalt von 12 000 fl., bei auswärtigen Geschäften 11 fl. Diäten pro Tag, Rückvergütung der ausgelegten Fahrgelder und ein Honorar von 1 500 fl. pro Stunde vollendeter Bahn (unter seiner Leitung wurden rund 150 Wegstunden gebaut!). Auch konnte er seine Mitarbeiter selbst bestimmen.

Verw.R.-1186

Ludwigshafen - Neunkirchen gebaut. Gustav Schlör¹⁾ trat die Nachfolge an (ab 1864), wurde aber schon im August 1866 bayerischer Staatsminister für Handel und öffentliche Angelegenheiten. Daraufhin übernahm Heinrich Badhauser die Stelle.

Somit waren die Organe der Gesellschaft, der Aufsichtsrat, das Direktorium und der kgl. Regierungskommissar ernannt; sie nahmen ihre Tätigkeit auf. Es fehlte nur noch das Kapital. Die Gründer hatten mit der Regierung einen Vertrag abgeschlossen, in dem sie sich fest verpflichteten, 1/3 des auf 60 Mill. fl. festgelegten Grundkapitals zu übernehmen²⁾. 15 Prozent waren gleich nach der Konzessionierung einzuzahlen, der Rest nach Aufruf³⁾.

Von den zwanzig Mill. fl. hatten:

- | | |
|---------------------------------------|-----------------------|
| 1. Fürst M. C. von Thurn und Taxis | 4 Mill. |
| 2. Der kgl. Staatsrat Dr. von Hermann | 5 Mill. |
| 3. Die kgl. Bank zu Nürnberg | 2 Mill. ⁴⁾ |
| 4. Theodor von Cramer - Klett | 2 Mill. |
| 5. Georg Neuffer aus Regensburg | 2 Mill. |

und die Privatbankiers der Gesellschaft

M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt

A. E. von Eichthal in München

Joseph von Hirsch in München

je 2 375 000

L. R. Bischofsheim in Antwerpen

1) Siehe: Seite 193

2) Siehe hierzu: § 24 der Konzessionsurkunde, abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 391 ff.

3) Vertrag vom 3. April 1856 in: Verw.R.-1025

4) Die kgl. Bank war zunächst nicht in der Gesellschaft, konnte sich aber im November 1855 auf Antrag von Cramer - Klett anschließen.

F-MH-58645, HStA München

Gulden fest übernommen¹⁾.

Außerdem behielten sich die Gründer ein Optionsrecht auf weitere 40 Mill. fl. vor, das sie bis sechs Monate nach Konzessionierung durch einfache Erklärung dem Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten gegenüber ausüben konnten. Binnen sechs Wochen nach der Erklärung mußten sie 15 Prozent des gezeichneten Betrages einzahlen. Der Rest war je nach Bedarf der Gesellschaft auf Abruf fällig. Es war festgelegt, daß Fürst Maximilian von Thurn und Taxis ein Optionsrecht auf weitere 8 Mill. fl. hatte, die kgl. Bank in Nürnberg, Cramer - Klett und Neuffer je 4 Mill. fl. und die vier anderen Bankhäuser je 5 Mill. fl.²⁾.

Damit sich auch die Öffentlichkeit ein wenig vom Eisenbahnbau angesprochen fühlte, bestimmte Artikel III dieses Ver-

1) H-6647, 22. April 1856

Es konnte nicht festgestellt werden, wie die Verteilung später wirklich erfolgte. Zusammengezählt ergibt die festübernommene Summe 24,5 Mill. fl., statt wie vorgesehen 20 Mill. fl..

Damit die Bankiers noch stärker zu ihrem Recht kamen, schloß die Gesellschaft unterm 28. April 1856 mit den an der Ostbahn beteiligten Banken, der kgl. Bank zu Nürnberg und den Bankhäusern Rothschild, Eichthal, Hirsch und Bischofsheim einen Bankvertrag ab. Danach wurden die Gelder der Gesellschaft bei den oben genannten Bankiers angelegt und mit 3 Prozent verzinst. Die Provision im Kontokorrentverkehr betrug 1/3 Prozent, dabei konnten Beträge bis zu 25 000 fl. pro Woche jederzeit ohne Kündigung zurückgefordert werden. Bei Abhebungen von 25 000 bis 100 000 fl. mußte eine vierwöchentliche und bei Beträgen über 100 000 fl. eine dreimonatige Kündigung vorausgehen. Der Bankvertrag lief jeweils ein Jahr und wurde laufend verlängert und geändert.

Bankvertrag vom 28. April 1856 in: Reg.-Com.-1833
Die anderen Verträge: Akten der Staatsschuldenkommission Nr. 937/938, HStA München

2) Die Stadt Amberg zeichnete über Neuffer 21 Aktien der Ostbahn und zwar 5 für die Sparkasse und je 4 für die Hospitalstiftung, die Stadtkämmerei, den Lokalarmenfond und das Reichsalmosen.

Ansonsten sind keine Zeichnungen bekannt.

M-Amberg, Zugang I, Nr. 1295, 26. Mai 1856, Stadtarchiv Amberg

trages vom 3. April 1856, daß fünf Mill. fl. vom Gesamtaktienkapital (= rund 8 Prozent) innerhalb von 6 Wochen nach Zustellung der Konzessionsurkunde zur allgemeinen Subskription in Bayern zum Nennwert aufzulegen und soweit die Subskription erfolge, von der Optionssumme von 40 Mill. fl. "pro rata" abzuziehen seien.

Um auszuschließen, daß von dem Wenigen, das zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt wurde, wiederum ein Großteil durch Zeichnung namhafter Beträge der Allgemeinheit vorenthalten werde, wurde am 28. April 1856 mit Zustimmung des Regierungskommissars die maximale Subskriptionssumme auf 50 000 fl. festgelegt. Kleinere Beträge sollten darüber hinaus vorzugsweise bedacht werden¹⁾.

Im Gegensatz zu Dollacker²⁾ glaube ich nicht, daß die Gesellschaft die 5 Mill. fl. Aktienkapital noch weiter streuen wollte, damit den Konzessionären ja keine unangenehmen Mahner erstünden. Ihre Stellung in der Gesellschaft war doch durch ihr gezeichnetes Aktienkapital von 55 Mill. fl. und durch ihre durch die Satzung gesicherte Mehrheit im Verwaltungsrat unerschütterlich. Selbst die Generalversammlung mit ihrer Stimmenbegrenzung konnte ihnen nichts anhaben, da sie durch ihren Aktienbesitz beliebig viele Familienmitglieder und Strohänner in die Generalversammlung schicken konnten, ein Verfahren, daß zwar untersagt war, aber wer konnte dies nachprüfen.

Die Summe von 5 Mill. fl. wurde auf die Städte München mit 1 500 000 fl., Nürnberg und Regensburg mit je 1 250 000 fl. und Würzburg und Augsburg mit je 500 000 fl. aufgeteilt. Mit diesem Schlüssel versuchte man, die durch die Bahnlinie berührten Städte zu bevorzugen. Die Zeichnung erfolgte

1) H-6647, 28. April 1856

2) Dollacker, a.a.O.

am 8. und 9. Mai 1856¹⁾.

Ungeachtet der einschneidenden Bestimmungen - 15 Prozent der gezeichneten Summe mußten sofort in bar oder in Wertpapieren hinterlegt werden - war der Andrang größer als vermutet. So wurde in Nürnberg das hundertfache der zu vergebenden Summe gezeichnet, in Augsburg das 47-, in Würzburg das 48-, in München das 40- und in Regensburg das 14fache. Im Ganzen wurden circa 180 Mill. fl., das ist das 36fache der zu emittierenden Summe, gezeichnet²⁾.

Daß es bei der Zeichnung zu Reibereien und Schiebungen kam, ist nicht weiter verwunderlich. So ist aus Regensburg bekannt, daß sich der Handlungskommis Moritz Nathan aus Fürth für 16 kr. Strohänner gekauft hatte, die für ihn die runde Summe von 1 1/2 Mill. fl. zeichnen³⁾.

In Anbetracht dieser Überzeichnung mußte sich daher die Gesellschaft zu beachtlichen Kürzungen entschließen.

Regensburg hatte den günstigsten Verteilungsschlüssel. Die Skala reichte von 1/2 Aktie bei einer gezeichneten bis 10 Aktien bei 250 gezeichneten, wobei auffällt, daß sehr viele, nämlich 2 037, also fast 1/3 der Zeichner, nur eine Aktie gezeichnet hatten. In München, Augsburg und Würzburg erhielt man hingegen für 250 gezeichnete nur vier, in Nürnberg nur drei Aktien⁴⁾.

Damit war die Gesellschaft konstituiert. Die Gesellschafter hatten das Geschäft gemacht, das sie erhofften. Der Bahnbau konnte beginnen.

1) Subskriptionsbanken waren in:

München, die Banken von Eichthal und von Hirsch

Augsburg, das Bankhaus Obermayer

Nürnberg, die kgl. Bank

Regensburg und Würzburg, die betreffenden Filialbanken

H-6647, vor 15. Mai 1856

2) H-6647, Bericht über die Zeichnung vom 8/9. Mai 1856

3) Verw.R.-1829

4) Näheres über die Verteilung in: H-6647

b) Der Bau der ersten Ostbahnlinien

Für die Strecken Nürnberg - 'Amberg - Regensburg und Regensburg - Landshut - München hatte die königliche Eisenbahnbaukommission bereits in den Jahren 1851 - 1855 die Projektierung ausgearbeitet, welche die Ostbahn für 225.490 fl. 20 1/2 kr. erwarb und wie vorgesehen ausführte¹⁾. Auch für die Bahn von Regensburg nach Passau war die Linienführung der Donau folgend im wesentlichen bestimmt und der Anschluß mit Österreich nach langen Verhandlungen durch den Staatsvertrag vom 21. April 1856 gesichert worden²⁾. Mit dem Bau dieser Strecken konnte also begonnen werden. Lediglich der Anschluß nach Böhmen stand noch nicht fest.

Wiederum traten die Interessengegensätze verstärkt hervor, besonders, als bekannt wurde, daß Leopold Ritter von Lämle beim österreichischen Handelsministerium um die Projektierungskonzession für eine Eisenbahn von Prag über Pilsen an die bayerische Grenze gegen Amberg mit einer Zweigbahn von

1) Verw.R.-1074, Geschäftsbericht 1859/60

Zur Streckenführung und zum Bau der Strecke siehe: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 205 ff. und Geschäftsberichte der Ostbahn, Akte Nr. 1044, 1072 ff., 1803, 1808

2) Druckschriftensammlung Nr. 3630, AVM Nürnberg

Der Anschluß in Passau war, wie bereits erwähnt, Vorbedingung in den Verhandlungen um die Konzessionserteilung. Um die Anschlußbahnen von Salzburg und Passau nach Wien bewarben sich der Credit Mobilier und die Österreichische Nordbahngesellschaft. Die Konzession wurde am 8. März 1856 nach heftigem Wettbewerb einem Konsortium erteilt, in dem Ernst Merck (Hamburg), Hermann Dietrich Lindheim, die Häuser Rothschild (Wien), Oppenheim (Köln), Löbbecke (Breslau) und die Wiener Creditanstalt vertreten waren.

Näheres über die Kaiserin-Elisabeth-Bahn in: O. Verf., Hundert Jahre Creditanstalt-Bankverein, Wien 1957, S. 30 f.

Stach, Hermann, Geschichte der Eisenbahnen Österreich - Ungarns von den Anfängen bis zum Jahre 1867, in: Geschichte der Eisenbahnen der Österr.-Ungarischen Monarchie, herausgegeben vom Österreichischen Eisenbahnbeamtenverein, I. Bd., Wien 1898, S. 848 ff.

Pilsen nach Eger, Marienbad und Karlsbad nachgesucht hatte¹⁾.

Die Stadtgemeinde Hof versuchte, den Anschluß nach Böhmen für sich zu gewinnen und bat am 17. April 1855 um den Bau einer Bahn von Hof nach Eger zum Anschluß an die geplante Bahnstrecke. Dieser Plan mußte den Interessen der Städte Nürnberg, Fürth und Amberg zuwiderlaufen. Sie hatten schon mehrmals dagegen angekämpft. Deshalb beeilten sie sich, ihren Wunsch nach einer Bahn von Amberg nach Pilsen erneut darzulegen²⁾.

Andererseits drängte das Königreich Sachsen immer stärker, daß die geplante Bahn von Pilsen nach Eger statt über Hof direkt über Bad Elster, Adorf, Oelsnitz nach Plauen weitergebaut werde, um damit eine direkte Verbindung nach Böhmen zu besitzen. Dieser Plan war gegen die bayerische Süd - Nord - Bahn gerichtet, die den Durchgangsverkehr über Hof verloren hätte.

Da man damals mit allen Kräften versuchte, die zu befördernden Güter möglichst lang im eigenen Land zu halten, mußte Bayern eine Bahn von Pilsen über Eger und Plauen möglichst lange verhindern. Die Verhandlungen mit Österreich begannen noch im Mai 1855. Von Lämél erhielt vorerst keine Konzession³⁾.

Als im April 1856 die Ostbahn die Konzession auch zum Bau einer Strecke nach Böhmen bekam, war diese heikle Frage entschieden. Der Anschluß in Plauen, aber auch in Hof, war als Konkurrenz- und Umgehungsbahn in weite Ferne gerückt.

- 1) Von Lämél bekleidete das Amt eines Direktors der Prager Sparkasse und der dortigen Filiale der Escompte-Anstalt der k. k. priv. österreichischen Nationalbank. Siehe: O. Verf., Hundert Jahre Creditanstalt-Bankverein, a.a.O., S. 15
- 2) Gesuch vom 15. Mai 1855, in: I-6919, 15. Mai 1855
Siehe: Seite 73 f.
- 3) Präsidialakten des k. k. Handelsministeriums, III B 13, 284/1855, Österreichisches Staatsarchiv Wien, Abteilung Verkehrswesen

Die Ostbahn mußte daran gehen, die Linienführung nach Böhmen schnellstens zu bestimmen. Nach § 7 der Konzessionsurkunde sollten die Projektierungsarbeiten bis zum 1. März 1857 vollendet, bis 23. Mai 1857 mußte der Anschlußpunkt vertraglich festgelegt sein¹⁾.

Für die Ostbahn standen drei Übergänge nach Böhmen zur Wahl. Einmal über Waidhaus, dann über Waldmünchen und schließlich über Furth i. W.. Die Gesellschaft schlug die Projektierung über Schwandorf - Furth i. W. als die für sie günstigste vor und beauftragte den Sektionsingenieur Strauß, sich bei der Planung nur auf diese Strecke zu beschränken. Zu diesem Schritt bewogen den Verwaltungsrat die geringen Schwierigkeiten beim Bau dieser Linie, im Gegensatz zu den anderen vorgeschlagenen Bahnen²⁾.

Inzwischen erfuhren auch die durch diese Bahnführung benachteiligten Städte Amberg und Weiden von diesem Entschluß der Ostbahn und beeilten sich, bei der Staatsregierung ihre Gegenvorstellungen vorzubringen. Sie betonten, der Weg von Amberg über Weiden nach Waidhaus sei kürzer als der Weg durch das moorige Gelände des Bayerischen Waldes, wo doch nur das königliche Hammerwerk Bodenwöhr an der Strecke liege. Die Gegend sei überdies rauh und kalt. Von Wichtigkeit wäre nur das Holz des Böhmerwaldes. Die Amberg - Weidener - Linie aber gehe an dem Hammerwerk Weiher vorbei und erschließe die Amberg - Vilsecker und Sulzbacher Bergwerke, die durch die Nähe der böhmischen Steinkohle einen ungeheuren Aufschwung nehmen würden³⁾.

Die Anträge wurden von v. d. Pfordten als verantwortlichem

1) H-6693, 30. Juli 1856

2) A-MH-13295, 27. März 1857, HStA München

H-6693, 30. Juli 1856

3) H-6693, 12. September 1856 (Amberg), 6. Oktober 1856 (Weiden)

Weiden hatte kurz vorher versucht, Einblick in die Akten der Stadt Amberg zu erhalten. Diese Bitte wurde aber mit der Begründung abgeschlagen, daß diese nur das Interesse der Stadt Amberg beträfen.

M-Weiden, Lager A II-2660, 23. September 1856, 30. September 1856, Stadtarchiv Weiden

Minister einfach zu den Akten gelegt. Auch die Anträge der Regierung der Oberpfalz vom 17. Dezember 1856 und der Handelskammer der Oberpfalz vom 20. Januar 1857, die betonten, die Linie Amberg - Weiden - Waidhaus sei die einzige im Interesse der Oberpfalz gelegene, blieben unbeantwortet¹⁾.

Die Staatsregierung ließ der Ostbahn die Linienführung selbst bestimmen. Am 25. November 1856 begannen in Furth i. W. die Verhandlungen der Ostbahn mit den Vertretern Österreichs, die sich grundsätzlich bereit erklärten, in Furth anzuschließen. Dieser österreichische Entschluß wurde wesentlich beeinflusst durch die Beteiligung des Fürsten Maximilian von Thurn und Taxis, als Hauptunternehmer der Ostbahn, an der westböhmisches Eisenbahn²⁾.

Als der Entschluß Bayerns feststand, eine Bahn nach Böhmen zu führen, hatte sich um von Lämél am 12. April 1856 ein Konsortium gebildet, dem die Fürsten Clemens Lothar von Metternich und Alfred von Windischgrätz angehörten. Dieses Konsortium machte es sich zur Aufgabe, eine Eisenbahn von Prag über Pilsen an die bayerische Grenze zu bauen³⁾. Am 14. August 1856 trat auch der Fürst Maximilian von Thurn und Taxis bei. Er erhielt die Rechte eines Mitkonzessionärs, mußte aber bekunden, daß er sich allen Beschlüssen der Gesellschaft vor seinem Eintritte unterwerfe. Da der Anschluß in Bayern gesichert erschien, erhielt dieses Konsortium am 6. Februar 1857 die österreichische Projektierungskonzession und am 17. April 1857 die Baukonzession⁴⁾.

Mit dieser Genehmigung stand der Anschluß bei Furth i. W. fest. Alle anderen Anträge - auch die der fürstlichen Hofkammer von Hohenzollern - Sigmaringen, die einen Anschluß

1) H-6693, 17. Dezember 1856, 20. Januar 1857

2) H-6693, 25. November 1856

3) A-MH-13295, 22. Mai 1857 ff., HStA München
Briefe des kgl. Sonderbevollmächtigten von Daxenberger

4) Präsidialakten des k. k. Handelsministeriums, III B 18,
S. 36, Österreichisches Staatsarchiv Wien, Abteilung
Verkehrswesen

bei Bayerisch - Eisenstein mit einer Weiterführung der Bahn über Deggendorf nach München wollten - wurden nicht näher erwogen und scheiterten¹⁾. Stattdessen bat die bayerische Staatsregierung König Maximilian II. um die Genehmigung des Further - Anschlusses.

Der König jedoch lehnte diesen Antrag ab. Er meinte, die Linie über Waldmünchen erscheine ihm vorteilhafter, da sie durch bevölkertere Gegenden führe und den bisherigen Handelsweg folge. "Das Interesse des Etablissements im Sauforst scheint die Richtung über Furth nach Schwandorf veranlaßt zu haben. Mir läge jedoch vielmehr daran, die Linie im Interesse des Landes und der Regierung bestimmen zu können."²⁾

Erst als v. d. Pfordten ihm mitteilte, daß es keineswegs das Etablissement im Sauforste sei, das diese Linienführung bestimme, sondern die Linie über Furth i. W. sei mit Rücksicht auf die Entfernung Nürnberg - Pilsen einerseits und Regensburg - Pilsen andererseits die kürzere Linie. Die Ter-

1) Verw.R.-1756, 8. Januar 1857, 1. Februar 1857

2) A-MH-13295, 1. Mai 1857, HStA München

Gemeint war die 1851 von Belgien aus errichtete Eisenbahnschienenfabrik, die 1853 von J. Anton von Maffei zur Maximilianshütte umgewandelt wurde. Von Maffei kaufte auch die Sulzbacher Erzgruben auf und errichtete bis 1865 ein großes Eisenhüttenwerk in Rosenberg. Siehe hierzu: O. Verf., Hundert Jahre Eisenwerk Maximilianshütte 1853 bis 1953, o. O., 1953

Eine direkte Beteiligung von Maffeis an der bayerischen Ostbahn konnte ebensowenig nachgewiesen werden, wie eine direkte Beteiligung des Fürsten von Thurn und Taxis an der Maximilianshütte. Man darf jedoch annehmen, daß sehr enge Beziehungen bestanden. So wurden beim Bau der Linien in der Oberpfalz fast ausschließlich Schienen der Maximilianshütte verwendet und die ersten Lokomotiven für die Ostbahn bei Maffei in München gebaut.

Näheres über die Schienen, Schwellen, Lokomotiven etc. der Ostbahn: Geschäftsberichte der bayerischen Ostbahn, in: AVM Nürnberg
Born, Eduard, Hundert Jahre Bayerische Ostbahn und ihre Fahrzeuge, in: Kraus - Maffei - Informationen, 1959, S. 9 ff.

Lokomotiv- und Wagenverzeichnisse der kgl. priv. bayer. Ostbahnen, 1875, in: Bücherei des Verkehrsmuseums in Nürnberg

rainverhältnisse seien günstiger, außerdem liege Cham mit 6 529 Seelen an der Strecke. Die österreichische Regierung sei kaum geneigt, bei Waldmünchen anzuschließen, da die österreichischen Geländeverhältnisse um vieles schwieriger seien als bei Furth; erst dann stimmte König Maximilian II. diesem Antrag zu¹⁾. Damit war Furth als Anschlußpunkt genehmigt.

Aber schon tauchten Schwierigkeiten auf. Das Konsortium um von Lämél wollte erst im Frühjahr 1858 mit dem Bau der österreichischen Strecke beginnen und die Bahn auch nicht vor Frühjahr 1862 fertigstellen, während die Ostbahn auf einen raschen Anschluß nach Böhmen drängte. Zudem zogen sich die Verhandlungen über die Benutzung des Further Grenzbahnhofes in die Länge.

Der Grund dieser Verzögerungen ist in den Zwistigkeiten zu suchen, die im Sommer 1857 zwischen den Konzessionären der böhmischen Westbahn entstanden waren. Man war sich nicht einig, ob zunächst mit dem Bau der Bahn begonnen werden sollte oder ob als erstes die Aktiengesellschaft zu gründen sei. Hinter diesem Streit verbarg sich der akute Geldmangel des Hauptkonzessionärs von Lämél. Dieser wollte mit dem Bau beginnen, ohne daß die im Vertrag vorgesehenen 30 % des gezeichneten Aktienkapitals eingezahlt waren, während Fürst von Thurn und Taxis auf Einzahlung bestand. Ihm ging es vor allem um die Sicherheit des zu gründenden Unternehmens, das mit der Ostbahn engstens zusammenarbeiten mußte. Die beiden Fürsten Metternich und Windischgrätz standen insgeheim auf Seiten von Thurn und Taxis, ohne offen in den Streit einzugreifen²⁾.

Die drei Zusammenkünfte der streitenden Parteien mit dem österreichischen Handelsminister, Georg Ritter von Toggen-

1) A-MH-13295, 22. Juni 1857, HStA München

2) A-MH-13295, Briefe des kgl. Sonderbevollmächtigten von Daxenberger, HStA München

Von Thurn und Taxis war nun mit 1 230 000 fl. beteiligt.

burg, die vom bayerischen Sonderbevollmächtigten in Eisenbahnfragen in Wien, dem kgl. Ministerialrat von Daxenberger, in die Wege geleitet wurden, scheiterten. Auch als die österreichische Staatsregierung das Aktienkapital von 30 auf 20 Mill. fl. erniedrigte, war von Lämél nicht in der Lage, 30 Prozent des nun auf ihn treffenden Aktienkapitals von 15 Mill. fl. zu zahlen, obwohl die Verzinsung vom österreichischen Staat garantiert war.

Im Februar 1858 wollte Lämél die Konzession zurückgeben, aber im Konzessionsvertrag war ein Artikel enthalten, der besagte, daß der Staat auf Kosten der Konzessionäre bauen könne, wenn die Gesellschaft die Linien nicht innerhalb einer bestimmten Frist fertigstelle¹⁾.

Die österreichische Staatsregierung hätte also die Bahn auf Kosten der Konzessionäre bauen können. Aber auf wessen Kosten? Würde man je die verausgabten Beträge zurückerhalten?

Da sich wegen der angespannten Finanzlage in Österreich kein neuer Bewerber finden ließ, förderte die österreichische Staatsregierung die Änderung des Gründungsvertrages. Von Lämél sollte nur noch die Hälfte des Aktienkapitals von 20 Mill. fl. übernehmen, die drei Fürsten die restlichen 10 Mill. fl.. Die Einzahlungssumme sollte weiterhin 30 Prozent betragen und mußte 4 Monate nach Vertragsabschluß geleistet werden. Als Lämél am 18. Februar 1858 dieses Protokoll unterzeichnete, war damit weiter nichts gewonnen, als daß er in der Gesellschaft blieb. Wann gebaut werden würde, blieb offen²⁾.

Die Ostbahn hatte inzwischen alle Vorbereitungen zum Bahnbau getroffen. Die Verträge mit den Bauunternehmern waren abgeschlossen. Man mußte bauen. Am 20. September 1858 konnte man sich wenigstens mit der österreichischen Regierung

1) Siehe: K. k. Konzession vom 17. April 1857, in: K. k. Verordnungsblatt 1857, Seite 285

2) A-MH-13295, 14. Februar 1858, HStA München

bezüglich der Anschlußstrecke einigen. Plassendorf wurde Anschlußpunkt, Furth i. W. Wechselstation. Die Strecke Furth - Grenze ging in österreichische Verwaltung über. Dafür sollte die böhmische Westbahn zunächst das für die Strecke benötigte Baukapital mit 4 1/2 Prozent verzinsen. Außerdem wurde festgelegt, daß die gesamte Strecke bis spätestens Ende Juni 1862 eröffnet werden mußte¹⁾.

Mit diesem Vertrag stand die Linienführung über die Grenze fest. Die Ostbahn suchte deshalb unterm 9. Oktober 1858 bei der bayerischen Staatsregierung um die Baugenehmigung für die Strecke Schwandorf - Furth i. W. nach, die ihr noch unterm 25. Oktober 1858 erteilt wurde. Die Ostbahn begann mit dem Bau²⁾.

Im Frühjahr 1859 tauchte verschiedentlich die Vermutung auf, daß Fürst Maximilian von Thurn und Taxis mit Unterstützung der Österreichischen Creditanstalt die ursprünglichen Konzessionäre der böhmischen Westbahn verdrängen wollte. Das Gerücht bewahrheitete sich nicht, da die Creditanstalt damals nicht über genügend flüssige Mittel verfügte. Vielmehr löste sich die Westbahngesellschaft langsam auf³⁾.

Am 13. April 1859 berichtete von Daxenberger nach München, daß von Lämle sein technisches Baubüro in Prag aufgelöst habe, da zur Zeit die Geldmittel für die Eisenbahn von Prag nach Furth i. W. nicht zu beschaffen seien. Am 1. August 1859 war allgemein bekannt, daß der Plan zurückgelegt sei⁴⁾.

Aber schon unterm gleichen Datum bildete sich in Böhmen eine neue Gesellschaft, die sich verpflichtete, die Linie von Prag nach Furth i. W. bis längstens Ende Juni 1862, dem

-
- 1) A-MH-13295, 20. September 1858, HStA München
H-6693, 20. September 1858
Präsidialakten des k. k. Handelsministeriums, III B 26,
Österreichisches Staatsarchiv Wien, Abt. Verkehrswesen
Druckschriftensammlung Nr. 3643, AVM Nürnberg
- 2) H-6694, 9. Oktober 1858, 25. Oktober 1858
- 3) A-MH-13296, 8. März 1859, HStA München
- 4) A-MH-13296, 13. Februar 1859 ff., HStA München
H-6694, 13. Februar 1859 ff.

von der österreichischen Staatsregierung mit Bayern vereinbarten Termin, auszuführen. Die Gesellschaft bestand aus den Eisenbahnunternehmern Adalbert Lanna, den Gebrüdern Klein, dem Bankier Lindheim, dem Direktor der Wiener Creditanstalt Franz Richter und der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft. Noch am 8. September 1859 wurde dieser neuen Gesellschaft die Konzession erteilt, und der Anschluß nach Böhmen endgültig sichergestellt¹⁾.

Der Bau der böhmischen Strecke begann am 7. Mai 1860 auf der Strecke Pilsen - Taus und wurde beschleunigt durchgeführt, so daß schon am 15. Oktober 1861 - kurz nachdem die Ostbahn am 20. September 1861 ihre letzte Teilstrecke dem Verkehr übergeben hatte - die Teilstrecke Skurnian - Grenze (70,9 km) in Betrieb genommen werden konnte. Trotz der Kürze der Zeit durfte die erste Lokomotive schon am 29. Juni 1862 die ganze Strecke durchfahren. Damit war der Vertrag mit Bayern eingehalten. Die Bahn wurde am 14. Juli 1862 feierlich eröffnet und am folgenden Tag dem Betrieb übergeben.

1) 1860 wurde der größte Teil der Aktien und Obligationen der Westbahngesellschaft von der Wiener Creditanstalt, den Bankhäusern Rothschild, Königswarte und Todesco aufgekauft.

Verw.R.-1756, S. 70

H-6694, 1. August 1859

Verw.R.-1756, S. 204 ff.

Präsidialakten des k. k. Handelsministeriums, III B 29, Österreichisches Staatsarchiv Wien, Abt. Verkehrswesen, S. 5 ff.

Konzessionsurkunde in: A-MH-13296, nach 6. Oktober 1859, HStA München

Näheres über die böhmische Westbahn: Stach, Hermann, a.a.O., S. 466 ff.

Geschäftsberichte der k. k. priv. böhm. Westbahn von 1857 bis 1871, in: MH-5-13087, HStA München

7. Kapitel: Der Bahnbau im Norden

Obgleich die bayerische Staatsregierung die gesamte Bauzeit der Strecken Nürnberg - Amberg - Regensburg - Passau, Schwandorf - Furth i. W. und Regensburg - München auf 7 Jahre festgesetzt hatte, waren bereits 5 1/2 Jahre nach Konzessionierung der Gesellschaft sämtliche Linien erbaut. Der 452 km lange Bahnkörper, die 65 Bahnhöfe und Haltestellen mit ihren Aufnahmegebäuden, ihren Güter-, Lokomotiv- und Wagenschuppen und was sonst noch alles zum Betriebe einer Eisenbahn gehört, hätten in noch kürzerer Zeit erstellt werden können, wenn sich nicht die Verhandlungen mit Österreich bezüglich des Anschlusses bei Furth i. W. so hinausgezögert hätten. Diese kurze Bauzeit war um so erstaunlicher, als die Ostbahn ein Viertel des zum Bau der Bahnen vorgesehenen und durch die Aktienzeichnung aufbrachten Grundkapitals von 60 Mill. fl. einsparte¹⁾.

Diese rund 15 Mill. fl. wollte die Ostbahn nun anlegen. Sie griff das alte Projekt einer Bahnverbindung zwischen Amberg und Bayreuth mit Anschluß an die Staatsbahn Bamberg - Hof wieder auf.

1) Die von der Staatsbahn übernommene Projektierung sah einen Kostenvoranschlag von 50 Mill. fl. vor.

Näheres: Geschäftsbericht von 1859/60, S. 5, in: Verw.R.-1072

Dieser Betrag wurde den mit der kgl. Staatsregierung im April 1856 gepflogenen Verhandlungen zugrunde gelegt, dann aber wegen der inzwischen erhöhten Grundstückspreise, der erhöhten Kosten für die Erd- und Dammarbeiten (in der Projektierung waren die Kosten nur für einen eingleisigen Bahnkörper vorgesehen) und unter Einschluß der während der Bauzeit an die Aktionäre zu entrichteten Zinsen auf 60 Mill. fl., dem späteren Aktienkapital, erhöht.

a) Die Bahn von Bayreuth nach Neuenmarkt

Inzwischen hatte sich die Situation in Bayreuth völlig geändert. Nach dem Bau der Strecke Nürnberg - Hof ruhte Bayreuth nicht, doch noch an das Hauptbahnnetz angeschlossen zu werden. Alle Bemühungen in den Jahren 1843 bis 1845 waren erfolglos¹⁾.

Erst als sich ab 1847 die Stimmung im Landtag immer mehr dem Privatbahnbau zuwandte, erkannte Bayreuth die Gelegenheit. In mehreren Eingaben baten Bürger und Magistrat um die Baukonzession für einen Anschluß nach Neuenmarkt²⁾.

Eine so kurze Strecke konnte sich jedoch als eigene Gesellschaft unmöglich rentieren. Deshalb bat die Stadt gleichzeitig um Pachtung durch die Staatsbahn.

Die Staatsregierung war nicht abgeneigt. Man konnte damit einmal den Wünschen der Kammern nach Privatbahnen entgegenkommen und zum anderen die angespannte Finanzlage des Staates entlasten. Der Abgeordnete Dr. von Hermann meinte, die beste Lösung sei, das schon 1849 bei der Strecke Starnberg - Pasing für gut erachtete System der Pachtbahnen auch für die Strecke von Bayreuth nach Neuenmarkt anzuwenden.

Danach sollte der Staat die Zinsen für das Anlagekapital und dessen Amortisation garantieren, während die Staatsbahn den Betrieb der Strecke pachtete. Nach Beendigung der Tilgung fielen diese Bahnen ohne weitere Entschädigung dem

1) Siehe: Kapitel 5

I-4152, 24. Juni 1844 ff.

Vgl.: M-Bayreuth, vorl. Nr. 16014, 3383, 2896, Stadtarchiv Bayreuth

Hartmann, Karl, Geschichte der Stadt Bayreuth im 19. Jahrhundert, Bayreuth 1954, S. 70 ff.

Distler, Rudolf, Der Kampf Bayreuths um seine Eisenbahn, (Zeitungsausschnitt) in: Stadtarchiv Bayreuth, vorl. Nr. 20858

2) M-Bayreuth, vorl. Nr. 3383, 28. September 1850, Stadtarchiv Bayreuth

Man hoffte, später einen Anschluß nach Amberg herstellen zu können.

I-4152, S. 14 ff.

M-Bayreuth, vorl. Nr. 2896, Stadtarchiv Bayreuth

Staate zu. Da die Kammern überzeugt waren, daß die Zweiglinie der Hauptbahn einen großen Verkehrsstrom bringen würde, nahmen sie ohne große Debatten den von Bayreuth gestellten Antrag an¹⁾.

Erst nach längeren Verhandlungen über die Finanzierung des Projektes konnte am 29. Juli 1852 die Konzession erteilt werden²⁾. Das auf 1.115.300 fl. veranschlagte Baukapital wurde mit 315.300 fl. von der Stadt Bayreuth aufgebracht, die diesen Betrag städtischen Mitteln und Stiftungskassen entnahm. Den Rest von 800.000 fl. finanzierte die kgl. Bank in Nürnberg über 4 1/2 prozentige Pfandbriefe zu je 500 Gulden³⁾. Die Staatsbahnverwaltung verpflichtete sich, die Bahn sofort nach ihrer Fertigstellung gegen eine Jahrespachtsumme von 55.000 fl. pachtweise zu übernehmen, wobei das gesamte bewegliche Vermögen von der Staatsbahn gestellt werden mußte. Diese Pachtsumme war ausreichend, um die Jahreszinsen und die Amortisation für die Konzessionszeit von

1) Vgl.: Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 905
Insgesamt entstanden in Bayern von 1849 bis 1863 nach diesem Prinzip nur 8 Pachtbahnen.

Dies waren in unserem Raum:

1. Neuenmarkt - Bayreuth, genehmigt 1852
2. Ansbach - Gunzenhausen, genehmigt 1856
3. Hochstadt - Stockheim, genehmigt 1860/62
4. Oberkotzau - Eger, genehmigt 1863

Im Jahre 1863 wurde das System der Pachtbahnen aufgegeben, da diese sich nicht bewährten. Man hatte sich in ihrer Anlage noch viel zu sehr an das Vorbild der Hauptbahnen gehalten und daher alles zu kostspielig ausgeführt. Vor allem beging man den Fehler, altes, ausrangiertes Schienen- und Fahrmaterial der Hauptbahnen zu verwenden. Häufige Reparaturen wurden notwendig und die gesamte Anlage nutzte sich infolge zu schwerer Fahrzeuge unnötig rasch ab. Hinzu kam noch der hohe Brennstoffverbrauch der veralterten und abgewirtschafteten Lokomotiven. Es überrascht nicht, wenn dadurch die Pachtbahnen unwirtschaftlich wurden und das ganze System in den Augen der Kammer verfehlt erschien.

- 2) M-Bayreuth, vorl. Nr. 3411, Stadtarchiv Bayreuth
Pachtvertrag in: M-Bayreuth, vorl. Nr. 6874, 19719, Stadtarchiv Bayreuth
Näheres: O. Verf., Hundert Jahre im Dienste Oberfrankens, (Bayerische Staatsbank) Bayreuth 1952
Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 1209 f.
- 3) M-Bayreuth, vorl. Nr. 19724 ff., Stadtarchiv Bayreuth

50 Jahren zu decken¹⁾.

Zu diesem Zeitpunkt sollte die Bahn ohne jede Entschädigung in das Eigentum des Staates übergehen. Auf alle Fälle behielt sich aber die bayerische Staatsregierung vor, die Bahn schon vor Ablauf dieser Zeit gegen Bezahlung des noch nicht getilgten Kapitals käuflich zu erwerben²⁾.

Damit konnte mit dem Bahnbau begonnen werden, der ein Jahr später, am 28. November 1853, vollendet wurde. Kurz vorher, im Frühjahr 1853, kam es zu Meinungsverschiedenheiten in Bayreuth darüber, wo der neue Bahnhof stehen sollte. Ein Teil des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten und der Magistrat wollten den Bahnhof näher in der Stadt, in die sogenannte "Schwarze Allee". Gegen diesen Plan waren vor allem die Bewohner der Vorstadt St. Georgen mit ihrer Zuckerkfabrik. Da ein Bahnbau über den Main Mehrkosten von 181 133 fl. 52 kr. erfordert hätte, wurde dieser Plan von der kgl. Eisenbahnbaukommission abgelehnt. Es blieb beim Bahnhof vor dem Brandenburger Tore, der allerdings lange nicht gebaut wurde, weil die veranschlagten Mittel überschritten worden waren³⁾.

1) Den verbleibenden Rest von 101 364 fl. 13 kr. sollte die Staatskasse übernehmen.

I-4152, 6. Januar 1852

2) Konzession in: M-Bayreuth, vorl. Nr. 3949, Stadtarchiv Bayreuth

Ein Gebrauch wurde jedoch davon nicht gemacht. Die Bahn blieb bis zum 27. November 1903 Eigentum der Stadt Bayreuth. Die Angabe bei Lechner, Theodor, a.a.O., S. 91, der den 16. Dezember 1907 als Tag der Übernahme vermerkt, ist unrichtig. Vgl.: H-6601, 16. Dezember 1907 M-Bayreuth, vorl. Nr. 2586, 2. April 1904 ff.

Näheres über den Bahnbau: I-4152 und M-Bayreuth, vorl. Nr. 3937, 3949, 3865, B 1070, Stadtarchiv Bayreuth

3) Näheres: H-6601, S. 30 ff.

M-Bayreuth, vorl. Nr. 2833, 15948, Stadtarchiv Bayreuth

b) Die Bahn nach Coburg

Etwa zur gleichen Zeit suchten die thüringischen Staaten erneut, diesmal verstärkt, einen Anschluß an das bayerische Eisenbahnnetz zu gewinnen. Preußen hatte sich entschieden. Es wollte seine durch Hannover, Braunschweig und Kurhessen geteilten Lande sowohl durch eine nördliche Bahn von Magdeburg über Braunschweig, als auch durch die südliche Linie von Halle über Mühlhausen, Wanfried, Eschwege, Waldkappel, Lichtenau und Kassel verbinden. Diese für unseren Betrachtungsraum wichtige südliche Linie umging die ernestinischen Lande und erschwerte damit den von den thüringischen Staaten so gewünschten Anschluß nach Norden¹⁾.

Jetzt zeigte sich die Wirksamkeit des auf Betreiben von Friedrich List geschlossenen Thüringischen Eisenbahnvereins²⁾. Die mit der Leitung des Vereins betraute herzoglich Sachsen - Coburg - Gothaische Staatsregierung unterbreitete Preußen umgehend eine Linienführung, die wie die alte Handelsstraße von Frankfurt und Köln nach Leipzig durch die thüringischen Lande führen sollte.

Wider Erwarten schwenkte Preußen um und erklärte sich bereit, die vorgeschlagene Strecke näher untersuchen zu lassen. "Der Grund für Preußens bereitwilliges Eingehen auf die Vereinsvorschläge ist wohl darin zu suchen, daß man preußischerseits die Verweigerung der Erneuerung der mit der herzoglich Sachsen - Gothaischen Regierung im Oktober 1829 abgeschlossenen Etappenkonvention, die Ende Dezember 1841 ablief, zu befürchten hatte, falls man ihr als Ver-

1) Siehe: Seite 50 ff.

Nach Lins, Wilhelm, a.a.O., S. 22, soll diese Linienführung auf Einfluß des preußischen Generalpostmeisters von Nagler gewählt worden sein. Dieser wünschte die Bahn auf Staatskosten zu erbauen und wollte wegen des schnelleren Verkehrs nach Möglichkeit fremde Territorien und Postregale meiden.

2) Näheres: Lins, Wilhelm, a.a.O., S. 111 ff.

einsleitung gegenüber sich abweisend verhalten wollte."¹⁾

Preußen entschied sich schließlich für die Linie von Halle über Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach nach Kassel zum Anschluß an die in Vorbereitung begriffene Bahn von Minden nach Köln (Rhein-Weser-Bahn).

Damit war der Weg nach Norden frei. So konnten die thüringischen Staaten im Staatsvertrag vom 20. Dezember 1841 zwischen Preußen, Kurhessen, Sachsen - Weimar und Sachsen - Coburg - Gotha, gleichzeitig mit der oben genannten thüringischen Eisenbahn, die Förderung einer Bahn von der Grenze bei Coburg über Hilburghausen und Meiningen nach Eisenach mit aufnehmen. Diese "Werrabahn" wollte Kurhessen von Kassel nach Karlshafen, also zur schiffbaren Weser, fortführen und zudem eine Strecke von Kassel nach Frankfurt bauen²⁾.

Die Bahn von Coburg nach Karlshafen lag auch im Interesse Bayerns. Wohl hatte Bayern durch die Linie nach Leipzig einen Anschluß nach Norden, allein man wollte sich anschließmäßig nicht nur auf das Königreich Sachsen beschränken und sich so binden. Andererseits war der Bau der Werrabahn zur Zeit für Bayern mehr als unangenehm. Obgleich die Staatsverträge mit dem Königreich Sachsen und dem Herzogtum Sachsen - Altenburg über die Strecke nach Leipzig geschlossen waren und der Bahnbau bereits begonnen hatte, durfte man die sächsische Privatgesellschaft nicht durch eine Konkurrenzlinie gefährden³⁾. Der bayerischen Staatsregierung war es deshalb gerade recht, daß sich die Finanzierung der thüringischen Eisenbahn als Privatgesellschaft in die Länge zog⁴⁾, so daß ihr Preußen erst am 20.

1) Lins, Wilhelm, a.a.O., S. 23

2) Staatsvertrag vom 20. Dezember 1841 in:
A-MH-13188, S. 37 ff., HStA München
I-4084, 5. Februar 1842

3) A-MH-13189, S. 37, HStA München

4) Siehe hierzu: Lins, Wilhelm, a.a.O., S. 24 ff.

August 1844 die Konzession erteilen konnte¹⁾.

Nun wurde auch das Projekt der Werrabahn wieder aufgegriffen. Es zeigte sich wiederum die Uneinigkeit der thüringischen Staaten. Meiningen wollte in Schweinfurt anschließen, während Coburg für die Beibehaltung der alten Linienführung war²⁾. Die Streitigkeiten konnten aber zunächst überbrückt werden. Da inzwischen auch der Bahnbau nach Leipzig gesichert erschien, schloß die bayerische Staatsregierung am 4. Juni 1845 mit den thüringischen Häusern einen Staatsvertrag, in dem sich Bayern verpflichtete, in Coburg anzuschließen, wenn die Weiterführung der Bahn nach Norden gesichert sei³⁾.

Auch die bayerischen Kammern sahen die Vorteile einer zweiten Verbindung mit dem Norden, besonders mit Hamburg, Emden und Holland. Sie beschlossen, diese nur auf 1,5 Mill. fl. veranschlagte Strecke bis zur Grenze auf Staatskosten zu bauen⁴⁾.

Trotz dieser eindeutigen Zusicherung Bayerns wurde die Bahn zunächst nicht gebaut. In den sächsischen Ländern war man sich wieder uneinig über die Linienführung. Dazu kam, daß sich in der Wirtschaftskrise von 1847 keine Geldgeber für die Bahn von Coburg über Meiningen nach Norden finden ließen.

Als die Krise beendet war, wurde der Plan von den thüringischen Staaten erneut aufgegriffen. Die Regierungschefs hat-

1) I-4084, 5. Februar 1842 ff.

2) A-MH-13190, 28. Mai 1845, HStA München

3) A-MH-13190, S. 93 ff., HStA München
I-4084, 4. Juni 1842

Siehe auch: Lins, Wilhelm, a.a.O., S. 12 ff., S. 60 ff.
In einem geheimen Artikel verpflichteten sich die thüringischen Staaten, keine Bahn zwischen der Werrabahn, der thüringischen Eisenbahn und der Hof - Leipziger - Bahn durch ihr Gebiet zu genehmigen. Bayern hatte Wert auf diese Zusicherung gelegt, da man ansonsten leicht die Bahn von Bamberg nach Hof, beispielsweise durch eine Verkürzung von Halle nach Coburg, umgehen konnte.

4) Gesetz vom 23. Mai 1846, abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 370 ff.

ten sich mit der Thüringischen Eisenbahngesellschaft verständigt, die bereit war, die ganze Strecke bis Coburg zu bauen, während Bayern in Coburg und nicht, wie bisher vorgesehen, an der Landesgrenze anschließen sollte.

Mit diesem Vorschlag war die bayerische Staatsregierung aber ganz und gar nicht einverstanden. Man befürchtete Verwicklungen durch den Bau auf fremdem Gebiet. Zum anderen erschien ein Bahnbau von der Landesgrenze in die Stadt Coburg schwierig und kostspielig.

Doch dann führten politische Überlegungen zum Einrenken. Die bayerische Staatsregierung erkannte, daß die kleineren Territorien seit der Jahrhundertwende immer mehr von größeren aufgenommen wurden. Warum sollte dies nicht weiterhin so sein? Mit dem Bau einer Bahn bis nach Coburg hatte man die Möglichkeit, die bayerischen Interessen in Coburg besser zu vertreten und Coburg stärker an Bayern zu binden¹⁾. Am 24. September 1852 wurde erneut ein Staatsvertrag geschlossen, in dem sich Bayern verpflichtete, bis zum 1. Mai 1856 die Strecke bis Coburg fertigzustellen²⁾.

Die bayerische Staatsbahn wartete ab. Noch war der Ausbau der Reststrecke von Eisenach nach Coburg nicht sichergestellt, besonders, als der großherzoglich - sächsische Finanz-Konsulent Heym aus Eisenach das bereits einmal von Meiningen begünstigte Projekt einer Verbindung Meiningen - Mellerichstadt - Bad Neustadt - Kissingen erneut anregte. Dieser Plan gewann immer mehr Anhänger, je länger sich die Verhandlungen über die Finanzierung der Bahn von Meiningen nach Coburg hinzogen. Die Anträge, besonders der an dem Bahnbau interessierten Städte, wie Schweinfurt, Kissingen, Neustadt und Bischofsheim, mehrten sich. Auch von der Pford-

1) I-4161, 11. April 1852

2) I-4161, 24. September 1852

A-MH-13191/92, HStA München

In diesem Vertrag sicherte sich Bayern umfassende Rechte, wie die Steuerfreiheit auf 25 Jahre und die unentgeltliche Abtretung des vom Bahnbau betroffenen coburgischen Dominal Einkommens.

ten, als verantwortlicher Staatsminister, war nicht abgeneigt, diese Bahn zu bauen, die rentabler erschien als die Bahn über Coburg¹⁾.

In dieser Lage drängte Coburg auf einen schnellen Anschluß. Noch im Dezember 1855 erhielt die 1855 in Meiningen gebildete "Werrabahngesellschaft" die Konzession zum Bau der Strecke nach Coburg. Die Gesellschaft hatte die Aufgabe, das auf 8 Mill. fl. geschätzte Baukapital aufzubringen, dessen vierprozentige Verzinsung von den drei thüringischen Regierungen garantiert wurde. Sollte das Unternehmen mit seiner Hauptbahn von Eisenach nach Coburg und der Zweigbahn von Coburg nach Sonneberg in den ersten 10 Betriebsjahren diesen Reingewinn von 4 Prozent nicht abwerfen, so sollte der Rest von Sachsen - Meiningen zur Hälfte und von Sachsen - Coburg - Gotha und Sachsen - Weimar zu je einem Viertel getragen werden.

Trotz dieser Zinsgarantie konnte die Gesellschaft die Aktien nur sehr schwer unterbringen. Deshalb mußten die drei thüringischen Regierungen von den ausgegebenen 50 069 Aktien zu hundert Talern je 5 000 Aktien übernehmen. Der Rest wurde von der Thüringischen Eisenbahngesellschaft mit 10 000 Aktien und von Privaten gezeichnet²⁾.

Die neugegründete Werrabahngesellschaft wollte den Bau und Betrieb ihrer rund 150 km langen Strecke nicht selbst übernehmen. Diese erschien für einen rentablen Betrieb zu kurz. Was lag näher, als den Hauptaktionär, die von Preußen kontrollierte Thüringische Eisenbahngesellschaft, mit dem Bau und dem Betrieb der Bahn von Eisenach nach Coburg und von Coburg nach Sonneberg zu betrauen³⁾. Die Thüringische

1) H-6580, 27. März 1856

Das Haus Rothschild interessierte sich ebenfalls kurz für diesen Bahnbau.

Weiteres über den Bau: Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 958 ff.

2) Außerdem mußten 1857 noch 3 250 000 Taler durch Anleihen beschafft werden.

Siehe: Lins, Wilhelm, a.a.O., S. 60 ff.

3) Vertrag vom 28. Januar 1856

Siehe auch: Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 504 ff.

Eisenbahngesellschaft wollte das Kapital nicht liegenlassen. Schon am 18. Februar 1856 wurde mit dem Bahnbau in Thüringen begonnen.

Jetzt mußte auch Bayern nach Coburg bauen. Hier zeigten sich einige Schwierigkeiten. Das Gesetz vom 23. Mai 1846 sah nur den Staatsbahnbau von Lichtenfels bis zur Landesgrenze vor, während sich Bayern im Staatsvertrag vom 24. September 1852 zum Bau der ganzen Strecke bis Coburg verpflichtet hatte. Die Staatsregierung mußte deshalb ein neues Gesetz in den Kammern einbringen. Dies war sehr unangenehm. Die Stimmung hatte sich dort grundlegend geändert¹⁾. Man war jetzt gegen jeglichen Staatsbahnbau, besonders natürlich gegen einen risikoreichen Bau auf fremdem Territorium. Die Staatsregierung reichte deshalb am 8. Mai 1856 einen Gesetzentwurf ein, der den Bau dieser Bahn durch eine Privatgesellschaft gegen eine Zinsgarantie von 4 Prozent auf 10 Jahre vorsah. Außerdem wollte der Staat Aktien bis zu 100 000 fl. übernehmen²⁾. Sollte keine Privatgesellschaft zustande kommen, wollte die Staatsregierung die Bahn selbst bauen.

Aber trotz dieses Nachgebens der Staatsregierung, die weiterhin aus den bereits angegebenen politischen Gründen für einen Bau und Betrieb der Bahn auf Staatskosten bis Coburg³⁾ war, zeigten sich bei der Beratung in der Kammer der Abgeordneten fast unüberwindliche Schwierigkeiten. Ein Großteil der Abgeordneten war für einen geänderten Bahnbau nach Norden, von Schweinfurt über Münnerstadt, mit einer Zweigbahn nach Kissingen, dann weiter über Neustadt, Bischofsheim, Fulda, Hersfeld, Bebra zur kurhessischen Wilhelms-Nordbahn.

1) Vgl.: Seite 72

2) Ob die bayerische Staatsregierung von vorneherein mit der Übernahme der Strecke durch die Werrabahngesellschaft rechnete und deshalb gleiche Bedingungen in dem Gesetzentwurf aufnahm, geht aus den Akten nicht klar hervor.

K.d.Abg. 1855/56, Beil. Bd. III, S. 440

3) Auch in Coburg war man mehr für einen bayerischen Staatsbahnbau. Man wollte lieber an Bayern angeschlossen werden als an Preußen.

H-6580, 10. Mai 1856

Diese Bahn stellte zweifellos die kürzeste Linie zwischen der bayerischen Staatsbahn und den Nordseehäfen dar.

Schon am 4. Dezember 1854 war einem Konsortium die Projektierungskonzession für diese Strecke erteilt worden¹⁾. Gerade als die Coburger Bahn beraten wurde, bat dieses Konsortium um die endgültige Bauerlaubnis. Das Projekt erschien so vorteilhaft, daß man auf jegliche staatliche Hilfe verzichtete²⁾.

Auch in den Augen der Abgeordneten war die Werrabahn nach Coburg mit dieser Rhönbahn, wie sie genannt wurde, nicht wettbewerbsfähig. Der Widerstand der Abgeordneten gegen die Werrabahn versteifte sich. Diesen hielt die bayerische Staatsregierung entgegen, daß die Rhönbahn zur Zeit nicht spruchreif sei und noch mit großen Schwierigkeiten bei der Herstellung und dem Betrieb zu rechnen hätte. Man wünsche, daß beide Bahnen zustande kommen mögen. Zunächst aber sollte man die kurze Anschlußstrecke nach Coburg bauen, da durch diese Verbindung die Süd - Nordbahn den Wettbewerb mit der württembergischen Parallelbahn Mergentheim - Crailsheim - Aalen - Ulm - Friedrichshafen aufnehmen könne, weil die Güter von Bremen nicht mehr den Umweg über Leipzig und Hof machen müßten. Außerdem hoffte man, auf der bereits genehmigten Ostbahnlinie Nürnberg - Regensburg - Passau die Güter von Hamburg nach Wien transportieren zu können. Diese Verbindung würde durch die bereits angeregte Linie Göttingen - Eisenach noch kürzer werden. Sollte diese Bahn zustande kommen, so meinte die Staatsregierung, sei die Werrabahn wieder vorteilhafter als die vorgeschlagene Rhönbahn³⁾.

Diese Argumente und der Hinweis auf die Bindung im Staatsvertrag vom 4. Juni 1845 überzeugten die Kammer der Abge-

1) H-6617, 4. Dezember 1855

2) K.d.Abg. 1855/56, Sten. Ber. Bd. III, S. 369 ff.
K.d.R. 1855/56, Prot. Bd. III, S. 143 ff.

3) Näheres: K.d.Abg. 1855/56, Beil. Bd. IV, S. 342 ff.,
Sten. Ber. Bd. III, S. 367 ff.
Vgl.: Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 918 (Fußnote)

ordneten¹⁾.

Nachdem noch lokale Schwierigkeiten²⁾ überwunden waren, wurde das Gesetz angenommen³⁾. Danach war die Regierung ermächtigt, Bau und Betrieb der Bahn von Lichtenfels bis zur Landesgrenze gegen Coburg einer Gesellschaft zu überlassen. In diesem Fall sollte die bayerische Staatsregierung der Gesellschaft für die betreffende Strecke dieselben Zinsgarantien und Bedingungen zugestehen, wie sie ihr von den sächsischen Regierungen gewährt wurden und noch werden. Außer-

1) In diesem Staatsvertrag hatte sich Bayern verpflichtet, "daß man wegen allenfallsiger Bahnanlage aus dem bayerischen Gebiete zur Herstellung anderweitiger Verbindungen mit der Main - Weser - Bahn nicht anders als im gemeinschaftlichen Benehmen mit dem an der Übereinkunft wegen der Main - Weser - Bahn teilnehmenden drei Regierungen verhandeln werde."

2) Verschiedene Abgeordnete wollten, daß die Bahn von Hochstadt über Kronach - Stockheim nach Coburg geführt werde, oder daß auf alle Fälle der Anschluß über Kronach hergestellt und dann wenigstens eine Zweigbahn nach Stockheim zu bauen wäre. Die Staatsregierung aber war im Interesse des Durchgangsverkehrs für die direkte Linie. Um die berechtigten lokalen Wünsche zu befriedigen, wurde ein Antrag angenommen, der den Bau einer Zweigbahn von Hochstadt nach Stockheim ermöglichte.

Näheres: Siehe Kapitel 7 d

3) K.d.Abg. 1855/56, Beil. Bd. IV, S. 342 ff.

Vgl.: Gesetz vom 1. Juli 1856, abgedruckt in:

Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 398

Trotz der anfänglich raschen Fortschritte in der Projektierung und der offenen Förderung durch den für den Bahnbau verantwortlichen Minister v. d. Pfordten wurde der Gesellschaft für die Rhönbahn erst am 12. Juli 1856 die Konzession erteilt. Diese wurde aber von König Maximilian kurz darauf wieder zurückgezogen, weil die Bahn nicht über Bad Kissingen, dem Badeort des Königs, projektiert war.

H-6618, 9. August 1856

Durch Meinungsverschiedenheiten über die Linienführung und den Grundbesitz schob sich der Bahnbau weiter hinaus. Erst durch das Gesetz vom 28. April 1867 wurde die Rhönbahn endgültig genehmigt und bis 15. Dezember 1874 fertiggestellt.

Gesetz vom 28. April 1867, abgedruckt in:

Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 413

Näheres: H-6619 bis 6623, H-6616, H-5385/86

A-5213, A-NH-13267, HStA München

Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 919

dem konnte Bayern der Gesellschaft Aktien im Werte bis zu 500 000 fl. abnehmen.

Wenn keine Gesellschaft für den Bau und Betrieb dieser Strecke zustande käme, sollte der Bau dieser Bahn bis zur Grenze auf Staatskosten erfolgen, auf alle Fälle mußte die bayerische Staatsregierung den Betrieb an eine Gesellschaft, möglichst an die Werrabahngesellschaft, pachtweise überlassen.

Obwohl die bayerische Staatsregierung die Strecke lieber auf Staatskosten gebaut hätte, nahm sie sofort Verbindung mit der Werrabahngesellschaft auf. Man kam überein, daß Bayern die mit jeweils 1,5 Mill. fl. veranschlagten Kosten der Bahn von Lichtenfels bis zur Grenze und von der Grenze bis Coburg übernehme. Der Bau sollte auf bayerischem Gebiet von der bayerischen Staatsbahn, auf coburgischem von der Werrabahn, resp. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft bis spätestens 1. August 1859 erfolgen, während der Betrieb der ganzen Strecke von der Thüringischen Eisenbahn gegen eine Pachtsumme von 4 Prozent des Baukapitals auf 40 Jahre übernommen wurde. Zu dieser Verzinsung kam für die Strecke von der Grenze bis Coburg ab 1. August 1860 eine Annuität von 1 Prozent. Der bayerische Fiskus sollte solange Eigentümer dieser Bahnstrecke sein, bis das von ihm ausgelegte Baukapital vollständig heimbezahlt war¹⁾.

Damit hatte die bayerische Staatsregierung nicht erreicht, Coburg besser an Bayern zu binden. Lichtenfels wurde Wechselstation. Am 24. Januar 1859 konnte die Strecke Lichtenfels - Coburg dem Verkehr übergeben werden²⁾.

1) H-6580

A-5257, Vertrag vom 6. April 1857

2) Siehe auch: Lins, Wilhelm, a.a.O., S. 62 f.
Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 1335

c) Der Anschluß der Ostbahn nach Norden

Als der Bahnbau nach Coburg feststand, griffen die Städte Amberg und Bayreuth das seit 1845 nicht mehr diskutierte Projekt einer Bahn zwischen den beiden Orten wieder auf¹⁾. Durch diese Verbindung wäre Bayreuth aus der Verkehrsferne einer Zweigbahn an die sehr wichtige Fernverbindung von Hamburg über Coburg, Neuenmarkt, Bayreuth, Amberg, Regensburg, Passau, Wien gekommen. Amberg wäre dennoch Knotenpunkt geworden, nachdem schon der Anschluß nach Böhmen in Amberg trotz aller Bemühungen fehlgeschlagen war.

Schon am 3. März 1857 wandte sich der Magistrat von Amberg an das gleiche Gremium in Bayreuth und fragte an, ob Bayreuth nicht wie früher an einer Verbindung beider Städte interessiert wäre. Als Bayreuth sein Interesse bekundete, beschloß der Stadtmagistrat von Amberg, die Strecke an Hand des Gutachtens des Ingenieurs Nägele von 1845 erneut begehen zu lassen²⁾.

Dieser Schritt konnte nicht verborgen bleiben. Auch Weiden erfuhr davon und beeilte sich, mit Amberg Verbindung aufzunehmen. Dabei schlug die Stadt eine Bahnführung über Weiden nach Bayreuth vor³⁾. Obwohl diese Strecke einen großen Umweg bedeutete, war die Stadt Amberg nicht abgeneigt, auch Weiden zu beteiligen, hielt aber zunächst den Vorschlag für verfrüht⁴⁾.

Schuld an dieser allgemeinen finanziellen Zurückhaltung

1) Siehe: Seite 75

2) M-Amberg, Zugang I, Nr. 1293 b, 3. März 1857, Stadtarchiv Amberg
Dollacker, a.a.O.

Vgl.: M-Bayreuth, vorl. Nr. 2896, 3. März 1857, Stadtarchiv Bayreuth

3) M-Weiden, Lager A II 2660, 6. Juni 1857, Stadtarchiv Weiden

Näheres: Kuhnle, Robert, a.a.O., S. 32 ff.

4) M-Amberg, Zugang I, Nr. 1293 b, 6. Juni 1857, Stadtarchiv Amberg

Dollacker, a.a.O.

Vgl.: M-Bayreuth, vorl. Nr. 2896, 6. Juni 1857, Stadtarchiv Bayreuth

dürfte die um jene Zeit herrschende europäische Wirtschaftskrise gewesen sein, "die überall die verfügbaren Kapitalien in Anspruch nahm"¹⁾. Diese Krise machte sich auch im Agrarland Bayern bemerkbar, wenn auch nicht so stark wie in den Industriegegenden. Schneller als vermutet konnte sie deshalb in unserem Lande überwunden werden.

Bereits am 19. April 1858 beantragte der Amberger Stadtmagistrat für den Fall, daß weder Staat noch Ostbahn diese Bahn übernehmen, den Bau einer Pachtbahn von Amberg nach Bayreuth. Die bayerische Staatsregierung wollte diese Streckenführung unterstützen, da diese den Weg von München nach Hof verkürzte und damit Bayern im Nord - Südverkehr wettbewerbsfähiger machte. Zunächst allerdings mußte man warten. Man wollte die Bahn erst dann genehmigen, wenn die Hauptlinien des bayerischen Eisenbahnnetzes vollendet seien²⁾. Die beiden Städte Amberg und Bayreuth ließen nicht locker, gerade als Ende 1859 feststand, daß die Ostbahn das Aktienkapital noch nicht voll verwendet hatte. Um der Staatsregierung eine Entscheidung abzugewinnen, baten die beiden Städte um die Projektierungskonzession³⁾.

Die Staatsregierung wandte sich zunächst an die kgl. Verkehrsanstalten und fragte an, wie die Staatsbahnverwaltung zu einer Strecke Bayreuth - Amberg stünde. Dort riet man, weiterhin abzuwarten. Mit dieser Antwort konnte die Staatsregierung nicht zufrieden sein. Sie erkannte, daß sich der

1) Wirth, Max, a.a.O., S. 245

Schäfer, O., a.a.O., S. 110

2) H-6678, 19. April 1858

M-Amberg, Zugang I, Nr. 1293 b, 19. April 1858, Stadtarchiv Amberg

Dollacker, a.a.O.

Bayreuth stellte am 23. Juli 1858 einen ähnlichen Antrag.

H-6678, 23. Juli 1858, 13. August 1858

M-Bayreuth, vorl. Nr. 2896, 23. Juli 1858, 13. August 1858, Stadtarchiv Bayreuth

3) H-6678, 15. Oktober 1859

M-Amberg, Zugang I, Nr. 1293 b, 15. Oktober 1859, Stadtarchiv Amberg

M-Bayreuth, vorl. Nr. 2896, 15. Oktober 1859, Stadtarchiv Bayreuth

Bau auf die Dauer nicht aufhalten lasse. Dies legte die Staatsregierung auch den kgl. Verkehrsanstalten dar.

Nun zeigte sich die wahre Situation. Die kgl. Verkehrsanstalten waren gegen die Strecke, da diese als Konkurrenzbahn der Staatsbahnlinie Hof - Nürnberg - München schade. Die Verwaltung der Staatsbahnen meinte, daß man erst dann über die Strecke sprechen könne, wenn die Ostbahn einmal verstaatlicht sei¹⁾.

Damit war eigentlich schon über den Antrag der Ostbahn entschieden, die am 26. Januar 1860, wie Amberg und Bayreuth, um die Projektierungskonzession der genannten Strecke nachsuchte. Einen Fürsprecher fand die Ostbahn lediglich im Finanzminister, der durch die vom Staat gewährte Zinsgarantie und durch die Gewinnbeteiligung des Staates ein Interesse an der guten Rendite der Ostbahn hatte²⁾.

Da auch von Schrenk, als Handelsminister, für einen Bahnbau von Amberg nach Bayreuth war, suchte die Staatsregierung die kgl. Verkehrsanstalten durch einen Kompromiß zu gewinnen. Nach diesem Plan sollte die Bahn von Bayreuth nach Amberg von den Erübrigungen der Ostbahn gebaut und an die Staatsbahn verpachtet werden. Damit war aber die Staatsbahnverwaltung nicht einverstanden. Sie wollte als Schadensausgleich eine Verbindungsbahn von München über Ingolstadt nach Pleinfeld an die Ludwigs-Süd-Nordbahn, wodurch die Strecke von Bamberg nach München mit der geplanten Ostbahnstrecke Bayreuth - Amberg - München in Konkurrenz tre-

1) H-6678, 20. Januar 1860

Alle weiteren Versuche, besonders der Stadt Bayreuth, waren erfolglos.
M-Amberg, Zugang I, Nr. 1293 b, Januar 1860 ff., Stadtarchiv Amberg
M-Bayreuth, vorl. Nr. 2896, Januar 1860 ff., Stadtarchiv Bayreuth

2) H-6678, 26. Januar 1860

Die Ostbahn schüttete von 1859 bis 1873 5 bis 8 Prozent Dividende aus. Davon flossen dem Staat satzungsgemäß 83.000 bis 300.000 fl. jährlich zu.

Verw.R.-1087, Beilage zur Generalversammlung vom 24. Mai 1874

Reg.Com.-1869

ten konnte¹⁾.

Da sich dieser Plan aber wegen der hohen Kosten nicht so schnell durchführen ließ, sollte das Gleichgewicht der beiden Bahnen - trotz des Einspruches des Finanzministers - dadurch wiederhergestellt werden, daß die Bahn nach Bayreuth weiter östlich gebaut werden sollte. Man wollte durch eine längere Streckenführung einen Abzug von Frachtgütern von der Staatsbahn verhindern²⁾. Die Staatsregierung schlug infolgedessen der Ostbahn vor, statt der Strecke Amberg - Bayreuth doch eine Bahn von Schwandorf über Weiden nach Bayreuth zu bauen, die zwar nicht die kürzeste Verbindung darstelle, aber in volkswirtschaftlicher Hinsicht vorzuziehen sei. Durch diese Bahn würden weite Gebiete der Oberpfalz eine Bahn erhalten³⁾.

Der Verwaltungsrat der Ostbahn war über diese längere Linie und der damit verbundenen Mehrbelastung keineswegs erfreut. Man erkannte aber, daß man eventuell von Weiden aus nach Eger bauen und von da in Hof, bzw. in Plauen anschließen konnte, womit wiederum ein günstiger Anschluß nach Norden gewonnen wäre. Aus diesem Grunde stand der Verwaltungsrat dem Angebot der Staatsregierung nur schwach ablehnend gegenüber. Er wollte aber den Vorschlägen der Staatsregierung nur unter der Bedingung zustimmen, daß diese den Bahnbau nach Eger genehmigen und die Weiterführung der Bahn nach Plauen sicherstellen werde.

Obwohl die Staatsregierung einen Bahnbau nach Eger und weiter nach Plauen wegen der Umgehung der Stadt Hof nicht fördern wollte, sah man ein, daß man diese Bahn auf die Dauer

1) H-6678, 4. März 1860

2) H-6678, 24. September 1860

3) Schon vorher war eine Druckschrift der Stadt Weiden über die oberpfälzische Eisenbahnfrage erschienen (Februar 1860), die wie die Berichte der Regierungen von Oberfranken und der Oberpfalz vom 6., bzw. 18. Juli 1860 die Streckenführung über Weiden nach Bayreuth besonders hervorhob.

Verw.R.-1431, 5. September 1860

Kuhnle, Robert, a.a.O., S. 37 ff.

doch nicht verhindern konnte¹⁾. Eine Zusicherung, daß die Bahn nach Plauen weitergeführt werde, konnte aber die Staatsregierung nicht geben, da es sich um ausländische Strecken handelte²⁾.

Damit aber die Ostbahn nicht weiter auf ihrem Plan Amberg - Bayreuth bestand, machte man den Verwaltungsrat der Gesellschaft darauf aufmerksam, daß die Verwendung der "Erübrigungen" aus dem Bau der im Gesetz vom 19. März 1856 genehmigten Linien für eine neue Linie eine Gesetzesänderung voraussetze, die nur durch ein Gesetz bewirkt werden könne, falls die Zinsgarantie auch auf eine Linie nach Bayreuth ausgedehnt werden solle. Dazu aber wäre die Zustimmung der Kammer nötig, die kaum geneigt sei, die Zinsgarantie für eine Konkurrenzlinie zu genehmigen³⁾.

Die Staatsregierung hatte sich mit dieser Erklärung geschickt aus der Affäre gezogen. Die Ostbahn mußte entscheiden. Blieb diese bei der Linie Amberg - Bayreuth, würde sie keine Genehmigung bekommen. Für eine Linie nach Eger hatte sie selbst zu sorgen.

Der Verwaltungsrat zögerte. Zunächst ließ er im Frühjahr 1861 die Strecke Amberg - Vilseck - Vorbach - Pappenberg - Bayreuth näher untersuchen, beschloß aber dann am 28. Mai

1) Der Abgeordnete von Schlör hatte in der Kammer der Abgeordneten ausgeführt, daß die Entfernung zwischen Leipzig und Wien über Dresden und Prag 95 Meilen betrage, die Strecke über Plauen, Eger, Regensburg nach Wien 101 Meilen. Damit waren alle Frachten für Orte oberhalb Wiens günstiger auf der Ostbahn zu befördern. Das würde auch nach Vollendung einer Linie von Eger über Pilsen - Budweis - Linz so bleiben.

Andererseits betrage die Entfernung zwischen Lichtenfels und Regensburg über Nürnberg und Amberg 30,73 Meilen, über Bayreuth und Weiden dagegen nur 28,38 Meilen. Auch hier wieder ein Vorteil.

K.d.Abgt. 1859/61, Sten. Ber. Bd. V, S. 326

2) Das aber war nur der "offizielle" Grund. Man konnte die Linien nicht fördern, weil man damit der Staatsbahn geschadet hätte. Das wußte man auch im Verwaltungsrat der Ostbahn.

Prot. des Handelsministeriums vom 24. November 1860, in: Verw.R.-1431

3) H-6678, 28. Oktober 1860

1861 nach einer stürmischen Debatte, bei der alle Argumente für und gegen beide Linien wieder aufgeworfen wurden, die Strecke Amberg - Bayreuth nicht weiter untersuchen zu lassen. Man versprach sich keinen Erfolg¹⁾. Vielmehr nahm der Verwaltungsrat sofort Verbindung mit der Westböhmischen - Eisenbahn - AG auf, die, wie bereits erwähnt, neben der Konzession für die Bahn nach Furth i. W. am 8. September 1859 auch die Projektierungskonzession für die Strecke Pilsen - Eger - Grenze erhalten hatte. Doch die Gesellschaft konnte zur Zeit nicht bauen, da sie mit der Strecke nach Furth i. W. vollauf beschäftigt war²⁾. Man erklärte der Ostbahn, sie solle sich selbst um den Bau der Strecke von der bayerischen Grenze nach Eger und weiter gegen Sachsen bewerben.

Die bayerische Staatsregierung war nicht geneigt, in Wien um die Baukonzession für die Ostbahn nachzusuchen. Deshalb bemühte sich die Ostbahn selbst um die Genehmigung. Die Verhandlungen mit Österreich zogen sich in die Länge. Besonders schwierig war die Frage der Zinsgarantie zu lösen. Wer sollte sie gewähren? Für Österreich war die Ostbahn ein ausländisches Unternehmen und für Bayern barg die Zinsgarantie für eine Bahn auf fremdem Territorium ein unvorhersehbares Risiko. Dazu kam, daß die Ostbahn beide Linien, sowohl nach Bayreuth, als auch nach Eger, von den Erübrigungen von 15 Mill. fl. bauen sollte. König Maximilian II. war nicht bereit, die Zinsgarantie auf ein neues Kapital auszudehnen.

Die Ostbahn suchte deshalb die Anlagekosten der Bahnen möglichst gering zu halten und schlug den Bau einer Linie von Schwandorf über Weiden, Mitterteich nach Eger und von Weiden über Pressath, Kirchenlaibach nach Bayreuth vor. Bei dieser Linienführung hoffte man mit 15 Mill. fl. auszukom-

1) Verw.R.-1431, 28. Mai 1861

2) Verw.R.-1431, 27. März 1861

men¹⁾.

Der Antrag wurde im Juli 1861 im Landtag behandelt. Dabei kam es zu scharfen Auseinandersetzungen zwischen den Anhängern der Staatsbahn und denen der Ostbahn. Die Gegner der neuen Ostbahnlinien führten an, daß der Staatsbahn, ganz gleich wie gebaut werde²⁾, ein Teil ihres bisherigen Verkehrs entzogen werden würde. Da man durch die Bahn Würzburg-Nürnberg sowieso schon der Ostbahn den Verkehr von Frankfurt nach Prag und Wien zuführe und nach Fertigstellung der Linie Heidelberg - Würzburg auch der Verkehr von Paris nach Wien über die Ostbahnen gehe, solle man dieser nicht auch noch den "nordischen", von Leipzig kommenden Verkehr zuwenden.

1) Die auf König Maximilians Wunsch untersuchte Linie über Erbdorf - Kemnath nach Bayreuth wurde ebenso wie die von Amberg geforderte Strecke von Amberg über Hirschau - Luhe nach Weiden wegen der Geländeschwierigkeiten und der dadurch erhöhten Kosten abgelehnt. Dazu kam bei der Amberger Linie noch die in den Augen der Ostbahn unzweckmäßige Streckenführung von West nach Ost, statt der von der Gesellschaft angestrebten Nord - Südverbindung. Größere Chancen hatte die Streckenführung von Oberwildenau über Grafenwöhr - Vorbach nach Bayreuth. Sie wurde aber dann wegen des längeren Weges von Bayreuth nach Eger ebenfalls fallengelassen.

H-6679, 5. Juli 1861

Siehe: Kuhnle, Robert, a.a.O., S. 38 ff.

Über die Vermehrung der oberpfälzischen Eisenbahnlinien, Denkschrift des Vilsecker Eisenbahnvereins, Amberg 1861, Druckschriftensammlung Nr. 4222, 4766, AVM Nürnberg Schwandorf oder Sulzbach? Denkschrift des Eisenbahnkomitees zu Pegnitz, Nürnberg 1861, Druckschriftensammlung Nr. 1748, AVM Nürnberg
Pegnitz hatte bereits am 8. November 1859 um die Berücksichtigung bei der Bahnführung von Bayreuth nach Amberg nachgesucht.

H-6678, 8. November 1859

Von Kersdorf, Fragmentarische Notizen über den Eisenbahnbau in Bayern ..., Augsburg 1861

Schlör, Gustav von, Die Montanindustrie und die Eisenbahnen der Oberpfalz, München 1861

Über die oberpfälzischen Eisenbahnlinien, Denkschrift des Vilsecker Eisenbahnvereins, Amberg 1864

2) Auch das Projekt von Amberg nach Bayreuth wurde wieder aufgegriffen, daneben das einer Bahn von Weiden direkt nach Hof.

Vgl.: M-Bayreuth, vorl. Nr. 2896, 1860/61 ff., Stadtarchiv Bayreuth

Kurz, die Gegner beantragten, daß die Kammer nicht die Zinsen für ein Kapital garantieren dürfe, welches zum "Ruin" der bayerischen Staatsbahnen aufgewendet werden sollte¹⁾.

Grund für diese Gegnerschaft waren die schon seit längerer Zeit bestehenden Tarifstreitigkeiten zwischen der Staats- und der Ostbahn, die augenfällig einen der Nachteile kennzeichneten, die das Nebeneinander von Staats- und Privatbahn zur Folge hatte²⁾.

Zunächst übernahm die Ostbahn die Tarife der Staatsbahn aus dem Jahre 1845, die 1856 noch Gültigkeit hatten³⁾, doch selbst diese Tarife waren schon des öfteren durchbrochen worden. Bayern hatte nämlich versucht, durch Tarifiermäßigungen von 30 - 50 Prozent für bestimmte Güter und durch Spezialtarife für ausländische Sendungen, den Bahnverkehr auf bayerische Bahnen zu leiten. Die Ostbahn mußte, wollte sie konkurrenzfähig bleiben, auch die Tarife ermäßigen und sie den örtlichen Gegebenheiten anpassen. So gewährte sie schon ab 22. Januar 1859 auf der innerbayerischen Strecke München - Landshut mit Genehmigung und vielleicht auch auf Anweisung der Staatsregierung auf Steinkohlensendungen einen Rabatt von 20 Prozent⁴⁾. Die Staatsbahn folgte diesem Beispiel. Auch die innerbayerischen Rabatte mehrten sich. Dieser Tarifstreit schädigte beide Bahnen, auf jeden Fall aber den Staat, der ein Interesse daran haben mußte, daß beide Bahnen eine gute Rendite abwarfen⁵⁾.

1) Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 1299

2) K.d.Abz. 1859/61, Sten. Ber. Bd. I, S. 147 ff., Bd. III, S. 38 ff.

3) Siehe: Regierungsblatt für das Königreich Bayern, Jahrgang 1845, Nr. 18, S. 289 ff.

4) Als man in den Kasernen die Steinkohlenfeuerung einführte, mußte die Ostbahn Miesbacher Kohlen nach Freising und Landshut befördern.
Verw.R.-1680, 22. Januar 1859

5) Reg. Com. 1853, 30. Januar 1861, 24. März 1861

Im Januar 1861 griff die Staatsregierung in den Tarifstreit ein. Bezüglich der Staatsbahn konnte der Staat ohne weiteres die Tarife festsetzen und regeln, bei der Ostbahn, als Privatgesellschaft, war dies nicht ohne weiteres möglich. Die Staatsregierung glaubte aber auf Grund der Bestimmungen des § 20 der allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 12. April 1856 und kraft der ihr nach der Gesellschaftssatzung zustehenden Oberaufsicht, auch hinsichtlich des Ostbahnbetriebes das Recht in Anspruch nehmen zu können, nicht nur die Tarifnormen und die Tarifobergrenzen kontrollieren zu dürfen, sondern auch jede Tarifänderung, jeden Nachlaß oder jede Begünstigung von ihrer Zustimmung abhängig zu machen. Sie glaubte dies besonders, da sie sich für die Zinsen verbürgt hatte und deshalb auch in der Lage sein mußte, ihrem Rechte durch Einwirken auf den Betrieb Ausdruck zu verleihen. Im Gegensatz dazu betonte die Ostbahn, sie sei eine Aktiengesellschaft. Im Rahmen der Konzession und der Gesetze stände ihr jede Tarifänderung zu. Sie wies darauf hin, daß nicht sie den Tarifstreit entfacht habe und wollte nur dann der staatlichen Tarifregelung zustimmen, wenn alle Tarifiermäßigungen wegfielen. Daraufhin wurden diese unter dem 24. März 1861 aufgehoben.

Auf diese Einigung verwies die Staatsregierung. Dennoch war ein Großteil der Abgeordneten weiterhin gegen eine Bahn nach Eger. Vielmehr sollte, statt der von der Ostbahn vorgesehenen Strecke, eine inländische Bahn von Weiden nach Hof gebaut werden. Da jedoch über diese Linie noch keine genaueren Angaben vorlagen, kam letzten Endes das Gesetz¹⁾ in der Weise zustande, daß es dem Ermessen der Staatsregierung anheimgestellt wurde, die Bahn von Weiden nach Eger oder von Weiden nach Schwarzenbach bei Hof zum Anschluß an die Ludwigs-

1) K.d.Abg. 1859/61, Sten. Ber. Bd. III, S. 71 ff.
Gesetz vom 29. Oktober 1861, abgedruckt in:
Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 401 f.

Süd - Nordbahn zu genehmigen¹⁾.

Diese Alternativentscheidung über die Streckenführung war Wasser auf die Mühlen der von der neuen Strecke berührten Städte Wunsiedel und Marktredwitz, die sofort auf die Zweckmäßigkeit dieser Bahnführung hinwiesen²⁾.

Die Ostbahn hatte diese Entwicklung schon während der Kammerverhandlungen vorausgesehen und das Gelände untersuchen lassen. Danach hätte die Bahn von Trautenberg an, wo sich die Bahn von der Strecke Weiden - Eger trennen sollte, bis Schwarzenbach ganz außerordentliche Schwierigkeiten geboten und einen Bauaufwand von 10.800.000 fl. erfordert, während die Strecke von Trautenberg nach Eger mit höchstens 3,4 Mill. fl. veranschlagt war. Aus diesem Grunde konnte die

1) Um den Tarifstreit ein für allemal zu beenden, lautete Art. 3 des Gesetzes vom 29. Oktober 1861: "Die Tarife besagter Bahnen unterliegen der Genehmigung des Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten."

Unterschied sich schon vorher der Charakter der bayerischen Ostbahn gänzlich von allen übrigen Privatbahnen Deutschlands, so wurde durch diese Bestimmung die Bahn vollkommen unter Kuratel des Staates gestellt. Der Handelsminister wurde für die finanziellen Ergebnisse der Aktiengesellschaft mitverantwortlich, was die Staatsregierung schwer belastete und schon damals Bedenken im Landtag hervorrief. Allein die Befürchtung, daß das Staatsinteresse durch einen Konkurrenzkampf beider Bahnen geschädigt würde, war so groß, daß jene Gesetzesbestimmung allseitige Billigung fand.

Diese Regelung war bis Ende 1872 für die Tarifgestaltung maßgebend. Sie fand ihre gesetzliche Form in einer Ministerialentschließung, nach welcher für den internen bayerischen Verkehr gleiche Einheitssätze bei beiden Bahnen verwendet werden sollten. Nur wenn es sich um eine außerbayerische Konkurrenz handelte, sollte jede Bahn freie Hand haben.

Trotz der Einfachheit dieser Norm gab es stets Kombinationen im Verkehrsleben, welche zu Verwicklungen führten. Die Geschichte dieser Kämpfe wäre sehr lehrreich, kann aber hier keinen Raum finden. Ab 1. Januar 1873 bestand wieder freie Konkurrenz zwischen beiden Bahnen, also jener Zustand, den das Gesetz von 1861 vermeiden wollte.

K.d.Abg. 1874, Beil. Bd. II, 27. Januar 1874

Reg.Com. 1854, 27. Juni 1871

Reg.Com. 1855, 23. Juli 1871

H-6930

2) H-6680, 1. September 1861

Ostbahn die Strecke nicht bauen. Sie hatte ja nur ein Baukapital von 15 Mill. fl. zur Verfügung, das auch für die Strecke nach Bayreuth reichen sollte. Hinzu kam noch die Überlegung, daß bei einem Anschluß in Schwarzenbach/Saale der Verkehr von der sächsischen Grenze bei Hof bis Schwarzenbach über die Staatsbahn geführt werden mußte. Die Staatsbahn konnte somit durch Tarifmanipulationen oder einfach durch Schwierigkeiten beim Umladen in Schwarzenbach den Verkehr auf der Ostbahnstrecke nach München erschweren, wenn nicht unmöglich machen. Die Ostbahn wollte und konnte also diese Strecke nicht bauen.

Die interessierten Städte gaben sich nicht so einfach zufrieden. Deshalb ließ die Staatsregierung die Möglichkeit eines Bahnbaues von Schwarzenbach über Marktleuthen, Unterröslau, Wunsiedel, Redwitz, Waltersdorf und Riglasreuth nach Erben-
dorf von der Staatsbahn untersuchen. Auch die kgl. Verkehrs-
anstalten stellten die Strecke sowohl wegen der Steigungs-
und Krümmungsverhältnisse, als auch wegen des Klimas als
nicht lohnend dar¹⁾.

Trotz dieses ablehnenden Bescheides versuchte die Stadt Wunsiedel, doch noch zu einer Bahn zu gelangen. Sie beantragte für sich die Projektierungskonzession für eine Zweigbahn von Wunsiedel nach Schwarzenbach, die aber wegen der Bausumme in Höhe von 4 Mill. fl. und wegen der sehr hohen Betriebskosten von den kgl. Verkehrsanstalten abgelehnt wurde. Die Staatsbahn wollte das teure Projekt nicht als Pachtbahn übernehmen und anders wäre der Betrieb dieser kurzen Strecke nicht möglich gewesen²⁾.

Mit dieser Entscheidung stand der Bahnbau von Weiden nach Eger endgültig fest. Am 3. Januar 1862 wurde die bayerische Konzession erteilt³⁾.

Nun hätte die Ostbahn mit dem Bau der Strecke bis zur Grenze

1) H-6550, 9. Dezember 1861

2) H-6550, 17. Mai 1862

3) H-6680, 19. Dezember 1861; H-6697, 3. Januar 1862
Konzession abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 402 ff.

beginnen können. Der Verwaltungsrat der Gesellschaft wollte aber erst dann bauen, wenn sowohl die Strecke von der Grenze nach Eger, als auch die Weiterführung der Bahn nach Sachsen gesichert war. Erst dann war die Bahn als kürzeste Nord - Süd - Verbindung von Berlin nach München sinnvoll. Dieser Anschluß konnte auf zweifache Art erreicht werden. Einmal von Eger über Asch direkt nach Plauen oder aber von Eger über Asch nach Hof und von dort über die Süd - Nordbahn über Plauen nach Leipzig. Für beide Projekte bestanden Konsortien.

Das älteste Unternehmen war das der Stadt Hof. Bereits 1843 hatte der Magistrat der Stadt versucht, eine Verbindung der Staatsbahn Bamberg - Hof mit der bereits damals vorgeschlagenen böhmischen Westbahn (Prag - Pilsen - Eger) durch einen Anschluß in Eger sicherzustellen. Das Projekt verwirklichte sich jedoch nicht¹⁾.

1855 wurde in Verbindung mit dem Bau der Linie Nürnberg - Amberg - Regensburg der Plan eines Anschlusses nach Böhmen erneut aufgegriffen. Die Stadt Hof wollte die Bahn nach Böhmen für sich gewinnen, während besonders die Stadt Nürnberg, wie bereits 1847, für einen Anschluß nach Böhmen durch die Oberpfalz war.

Zunächst kam nur ein Staatsbahnbau in Frage. Hof wandte sich deshalb an die Staatsregierung und bat um eine Anschlußbahn auf Staatskosten nach Eger. Obwohl die Staatsregierung diese Bahn als Zubringerlinie sehr gerne sah, war es doch bei der 1855 in den Kammern herrschenden Stimmung unmöglich, einen weiteren Staatsbahnbau durchzubringen. Die Staatsregierung mußte deshalb dem Magistrat von Hof mitteilen, daß die geplante Bahn von Hof nach Eger zunächst nicht von der Staatsbahn gebaut werden könne, daß man aber einen Privatbahnbau fördern wolle.

Daraufhin bildete sich aus den besonders interessierten Kreisen der Stadt Hof im Einvernehmen mit der Stadt Asch ein

1) Vgl.: Seite 73

Eisenbahnkonsortium, das sich bei der bayerischen Staatsregierung um die Projektierungskonzession für die Strecke Hof - Grenze und bei der österreichischen Staatsregierung für die Strecke von der Grenze bei Asch bis Eger bewarb.

Die bayerische Staatsregierung war auch jetzt noch an dem Projekt interessiert, da dieses die böhmische Kohle für Bayern erschloß und das von Sachsen reichlich ausgenutzte Zwickauer Kohlenmonopol brechen half. Doch gab man im Interesse Südbayerns (Nordbayern sollte weiterhin mit sächsischer Kohle versorgt werden) und auch der Stadt Nürnberg - das durch einen Anschluß an Böhmen bei Hof befürchten mußte, vom Ost - Westverkehr abgeschnitten zu werden - der Bahn von Amberg nach Böhmen den Vorzug. Der Anschluß von Hof nach Eger sollte erst in zweiter Linie hergestellt werden¹⁾.

In Böhmen hatten inzwischen der Bankier Lämél und die Fürsten Metternich und Windischgrätz, im Sinne des österreichischen Eisenbahnkonzessionsgesetzes vom 14. September 1854, um die Projektierungskonzession einer Bahn von Prag über Pilsen an die bayerische Grenze gegen Amberg mit einer Zweigbahn nach Eger, Marienbad und Karlsbad nachgesucht und erhalten²⁾. Als am 14. August 1856 auch Fürst Maximilian von Thurn und Taxis, der Hauptkonzessionär der bayerischen Ostbahn, diesem Unternehmen beitrug, war es klar, daß zunächst der Anschluß an die Ostbahn gebaut werden würde³⁾. Der Anschluß von Hof nach Eger wäre damit in weite Ferne gerückt, wenn nicht ein anderes Projekt auf Lösung drängte.

Seit Frühjahr 1848 und dann verstärkt 1852 versuchte Preußen, durch eine Strecke von Weißenfels über Zeitz nach Gera und Hof, die sächsische Eisenbahn Hof - Leipzig zu umgehen. Man wollte damit die eigenen Handelsstädte Magdeburg und Halle stärken.

1) A-5241, 11. Mai 1855

2) A-5241, 5. Juni 1855

3) Näheres: siehe Kapitel 6 b

Für Bayern brachte diese neue Bahn keinerlei Vorteile. Die bayerische Staatsregierung wollte das Projekt lediglich als dauerndes Druckmittel dem Königreich Sachsen gegenüber benutzen, um günstigere Fahrpläne, einen durchgehenden Personenverkehr und bessere Frachtsätze für die Zwickauer Kohle zu erreichen¹⁾. Andererseits wollte sie das Verhältnis zu Preußen nicht trüben. Die bayerische Staatsregierung teilte deshalb den von Preußen vorgeschobenen reußischen Fürstentümern mit, daß Bayern bereit sei, in Thüringen anzuschließen, wenn der Bahnbau gesichert wäre. Im stillen hoffte sie, daß es nie dazu kommen werde. Nur so konnte man von Sachsen laufend Zugeständnisse erhalten, ohne sich zu binden²⁾. Als sich die Einigung mit den reußischen Fürstentümern hinzog, beschloß 1856 die Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft statt nach Hof, eine Eisenbahn von Gera über Neustadt (Orla) - Saalfeld - Sonneberg an die soeben beschlossene Werrabahn zu projektieren³⁾. Eine Zustimmung Bayerns erschien nun nicht mehr nötig.

Die bayerische Staatsregierung erkannte die Gefahr, einen Teil des Verkehrs der Strecke Lichtenfels - Hof an diese neue thüringische Bahn zu verlieren. Umgehend protestierte das bayerische Außenministerium beim herzoglich sächsischen Staatsministerium in Meiningen gegen diese Bahn, die als Verbindung der Werrabahn mit der Halle - Kasseler - Bahn gegen den bereits erwähnten geheimen Artikel im Staatsvertrag vom 4. Juni 1855 verstieß. Auf diesen Einspruch wurde das Projekt zunächst fallengelassen⁴⁾. Der Bahnbau von Gera nach Hof trat wieder in den Vordergrund.

Obwohl sich Bayern abwartend verhielt, stellte diese Bahn für das Königreich Sachsen eine laufende Bedrohung dar. Die

1) H-6561, 5. Juli 1853

2) A-MH-13183, S. 40, HStA München

3) A-5427, 13. Juni 1856

H-6561, 21. Juni 1856

Siehe auch: Lins, Wilhelm, a.a.O., S. 30

4) H-6561, 21. Juni 1856

Vgl.: Kapitel 7 b

kgl. sächsische Regierung suchte deshalb einen schnelleren Anschluß nach Süden. Genauere Pläne hatte man noch nicht. Der Bau der Ostbahn nach Eger war 1857 noch nicht bekannt. Aber irgendwie mußte eine Bahnlinie von Plauen nach Eger und von da weiter nach Süden gebaut werden. Die bayerische Staatsregierung bemerkte, daß mit dieser Bahn der Verkehr auf der Ludwigs-Süd-Nordbahn geschmälert würde. Sie suchte deshalb den Bahnbau von Hof nach Eger zu fördern.

Hof hatte wiederholt versucht, sich mit von Lämél, dem Hauptkonzessionär der Bahn von Pilsen nach Eger, in Verbindung zu setzen. Doch von Lämél war mit dem Bahnbau nach Furth i. W. beschäftigt, der nach den Wünschen der Konzessionäre, besonders des Fürsten von Thurn und Taxis, vorzugehen hatte. Auch sonst war von Lämél nicht gewillt, die Bahn in nächster Zeit zu bauen. Wie bekannt, reichten die Geldmittel nicht aus¹⁾.

Nun suchte die bayerische Staatsregierung selbst in Wien um die Projektierungskonzession für die österreichische Strecke von der Grenze bei Asch nach Eger nach. Der erwartete Erfolg blieb aus. Die Konzession war nämlich von Lämél erst vor kurzem durch den Einfluß der an der westböhmisches Bahn beteiligten Fürsten verlängert worden²⁾. Die bayerische Staatsregierung mußte also abwarten. Sie konnte der Stadt Hof nur die Projektierungskonzession von Hof bis zur bayerischen Grenze erteilen³⁾.

Die Wende wurde durch den Anschlußplan der Ostbahn in Eger herbeigeführt. Der Ostbahn ging es darum, eine Weiterführung ihrer Strecken nach Norden zu besitzen. Zunächst förderte die bayerische Staatsregierung den Bau der Ostbahnstrecke von Weiden über Eger nach Hof an die Ludwigs - Süd - Nordbahn, während die Ostbahn, aus Konkurrenzgründen mit der

1) M-Hof, Fach 193/9, S. 33, 50, Stadtarchiv Hof

2) H-6562, 16. Dezember 1857

3) H-6562, 22. Juni 1858

Staatsbahn, mehr für einen direkten Anschluß in Sachsen war. Würde das Königreich Sachsen aber jemals bereit sein, eine direkte Strecke von Plauen nach Eger zu bauen?

In den Jahren von 1855 bis 1857 hatte Sachsen wegen der von Preußen so geförderten Bahn von Gera nach Hof nach einem neuen und kürzeren Weg nach Süden gesucht. Dann aber war es um die Linie ruhig geworden, so daß sich das Königreich Sachsen nicht ernstlich um eine neue Bahn nach Süden bemühte.

Doch es kam anders. Am 1. Dezember 1859 hatte die bayerische Staatsregierung die Projektierungskonzession für eine Bahn von Kaiserslautern durch das Alsenstal nach Kreuznach erteilt. Als im April 1861 die bayerische Gesandtschaft in Berlin bei der kgl. preußischen Staatsregierung anfragte, ob die projektierte Bahn in die Rhein - Nahebahn einmünden dürfe, wurde ihr erklärt, daß man diesem Wunsche nur dann entsprechen wolle, falls ein gleiches Entgegenkommen, hinsichtlich der von Preußen gewünschten Fortsetzung der Weißenfels - Geraer Bahn nach Hof, durch den Bau der Strecke Hof - Grenze auf bayerische Staatskosten oder durch entsprechende Zinsgarantie zugesichert werden könne¹⁾. Die bayerische Staatsregierung stimmte zu. Damit stand für das Königreich Sachsen fest, daß es eine Strecke von Plauen nach Eger bauen müsse.

Vielleicht ließ sich aber durch einen raschen Bau der Ostbahn nach Eger mit Anschluß direkt nach Plauen, die für Bayern überflüssige Strecke von Gera nach Hof verhindern. Sowohl die Ostbahn, als auch die bayerische Staatsregierung, nahmen deshalb umgehend nach Verabschiedung des betreffenden Baugesetzes Kontakt mit der sächsischen und österreichischen Staatsregierung auf²⁾.

Es zeigte sich, daß die sächsische Staatsbahn bereit war, die Bahn von Plauen über Asch nach Eger zu bauen, während die österreichische Staatsregierung Bedenken gegen die Strecke Eger - Weiden hatte. Man befürchtete, daß durch diese

1) H-6563, 12. März 1862

2) A-5241, 30. März 1861

Bahn billige sächsische Kohle nach Südbayern gelange, ein Gebiet, das man als Absatzgebiet der Pilsener Kohle ansah. Zum anderen sollte die Pilsener Kohle auch noch frachtgünstig nach Ober- und Niederösterreich gelangen. Die k. k. Staatsregierung wollte deshalb die Bahn nach Eger nur dann genehmigen, wenn sichergestellt sei, daß eine Bahnverbindung von Furth i. W. oder Cham nach Straubing zur Abkürzung der Strecke über Schwandorf - Regensburg hergestellt oder wenigstens die Konzession erteilt werde. Ferner sollten im Verkehr der bayerischen Ostbahn mit Sachsen keine größeren Tarifbegünstigungen gewährt werden, als die, welche auch von der Ostbahn dem Verkehr mit der böhmischen Westbahn zugestanden werden¹⁾.

Bevor man weiter verhandelte, projektierte sowohl die Ostbahn, als auch die sächsische Staatsbahn, die in Frage kommenden Strecken. Für Sachsen kam einmal die Linienführung von Plauen über Oelsnitz, Adorf, Elster, Asch und Franzensbad nach Eger in Frage, zum anderen die Strecke von Herlasgrün (im Norden Plaunens) über Treuen, Auerbach, Falkenstein, Oelsnitz usw. nach Eger. Diese zweite Linie war für Sachsen angenehmer, weil sie mehr voigtländische Orte berührte, während die Ostbahn sich für die kürzere, erste Strecke als Durchgangslinie aussprach²⁾.

Die Hauptschwierigkeit bereitete aber weiterhin der Anschluß in Eger. Neben der sächsischen Staatsbahn und der Ostbahn wollte, wie bereits erwähnt, auch Hof eine Bahn über Asch nach Eger bauen und an die bayerische Staatsbahn verpachten. Die Stadt Hof hatte dazu bereits die österreichische Pro-

-
- 1) A-5241, 8. April 1861, 28. Februar 1862
Akten des k.k. Ministeriums für Handel und Volkswirtschaft III Da 11, Prot. Nr. 1867/160, Österreichisches Staatsarchiv Wien, Abteilung Verkehrswesen
- 2) Die kürzere Strecke Plauen - Oelsnitz wurde erst 1874 eröffnet.

jektierungskonzession erhalten¹⁾. Beiden Strecken war die kurze Bahn Asch - Eger gemeinsam. Sowohl die bayerische Staatsbahn, als Pächter der Hofer - Strecke, als auch die sächsische Staatsbahn weigerten sich, dieses kurze Stück der Konkurrenzbahn zu überlassen. Man glaubte, daß die Bahn, die diese Strecke betrieb, jeweils der anderen schaden würde. Mit Sachsen hatte man ja bereits trübe Erfahrungen mit dem Wechsel in Hof machen müssen. Zum anderen wären dann zwei Wechselstationen auf der kurzen Strecke vorhanden gewesen, eine in Eger für die Ostbahn, und eine in Asch für die bayerische oder sächsische Staatsbahn²⁾.

Nachdem auch der gemeinsame Betrieb der Strecke von der sächsischen Staatsbahn abgelehnt wurde, sollte die Ostbahn auf Vorschlag Sachsens die Linien in Böhmen mindestens bis Asch betreiben. Damit wäre Asch Wechselstation geworden. Diesem Plane standen die von der bayerischen Staatsregierung beschränkten Mittel der Ostbahn und die Interessen des Egerer Eisenbahnkonsortiums entgegen. Einen Ausweg sah man darin, daß Sachsen nicht in Asch anschloß, sondern über Brambach - Elster nach Eger baute, eine Strecke, die bedeutend teurer war. Die sächsische Staatsregierung wäre dazu - wenn auch ungern - bereit gewesen. Es hätten dann allerdings neue Mittel vom Landtag genehmigt werden müssen³⁾.

1) Als im September 1859 Lindheim die Nachfolge der Westböhmen Eisenbahngesellschaft antrat und durch den Bau nach Furth i.W. ein Bahnbau von Pilsen nach Eger in weite Ferne gerückt war, versuchte die Stadt Hof erneut, das böhmische Kohlenrevier mit Hof zu verbinden. Die Stadt wünschte eine Pachtbahn von Boden in Böhmen nach Hof. Die kgl. Verkehrsanstalten waren nicht abgeneigt, diese Bahn zu pachten. Erkundigungen ergaben aber, daß sich Lindheim mit seiner Konzession auch ein Vorrecht für die Linie Pilsen - Eger - Grenze gesichert hatte. Erst im Herbst 1860 konnte das Eisenbahnkomitee in Hof die Projektierungskonzession von Boden zur Grenze unter der Bedingung erhalten, daß es sich mit der böhmischen Westbahn verständige.

A-5241, 10. November 1859, 11. Oktober 1860

Näheres: M-Hof, Fach 193/5, S. 217 ff., Stadtarchiv Hof

2) A-5241, 10. Februar 1862 ff.

3) A-5241, 9. März 1862

Um diese und auch die Schwierigkeiten der österreichischen Konzession für die drei ausländischen Bahnen zu umgehen, erklärte sich die Stadt Eger bereit, die Strecken bis zur Grenze zu bauen und sie an die betreffenden Bahnen zu verpachten¹⁾.

Schon am 1. April 1862 wurde in München ein Übereinkommen zwischen der Stadt Eger (vertreten durch Bürgermeister Franz Ernst und Stadtrat Tachezy), der Ostbahn (vertreten durch Ministerialrat Nüßler und Direktor Denis) und der bayerischen Staatsregierung (vertreten durch Ministerialrat Schubert) getroffen, nach dem die Stadtgemeinde Eger die Bahn von der bayerischen Grenze bis Eger bauen sollte. Man stellte fest, daß die Bahn dann fertig sein müsse, wenn die Ostbahn ihre Strecke Schwandorf - Weiden - Grenze fertiggestellt habe. Die Ostbahn verpflichtete sich, die Bahn pachtweise auf 35 Jahre zu einem Pachtzins von 4 1/2 Prozent des wirklichen Baukapitals zu übernehmen, einschließlich des Anteiles am Bahnhof Eger, der für die Ostbahn AG verwendet wurde. Den Pachtzins für die ausländische Strecke sollte der bayerische Staat garantieren²⁾.

Damit schien alles in Ordnung. Die Stadt Hof hatte inzwischen nach längeren Verhandlungen einen Pachtvertrag mit der Staatsbahn abgeschlossen. Der bayerische Staat bemühte sich um einen Staatsvertrag mit Österreich über die Eisenbahnschlüsse³⁾.

Als aber die Stadt Eger den am 1. April ausgehandelten Vertrag nicht ratifizierte und verschiedene Erinnerungen ausweichend beantwortete, verhandelte die Ostbahn am 24. und 25. Juni 1862 erneut mit Eger. Es wurde kund, daß die Stadt nicht gesonnen war, auf das Übereinkommen einzugehen, sondern wollte, daß jede Bahn die Strecke selbst übernehme. Da-

1) Die westböhmisches Bahn hatte kurz vorher auf die Konzession verzichtet.

2) Verw.R.-1093, 1. April 1862
A-5241, 1. April 1862

3) Pachtvertrag vom 15. Januar 1862, in: H-6563
M-Hof, Fach 193/9, S. 423, Stadtarchiv Hof

bei wurde bemerkt, daß die interessierten Geldgeber (gemeint waren die Bankhäuser Erlanger in Frankfurt, Hirsch in München und Fürst von Thurn und Taxis) vom Bahnbauprojekt zurückgetreten seien¹⁾.

Da bei diesen Verhandlungen auch die bestehenden Meinungsverschiedenheiten zwischen der Ostbahn und dem Egerer Konsortium bezüglich der Lage des Bahnhofes in Eger²⁾ beseitigt werden konnten, verzichtete die Stadt unter dem 25. Juni 1862 auf die Baukonzession von der bayerischen Grenze nach Eger unter der Voraussetzung, daß sich die Ostbahn um die Konzession bewerbe³⁾. Auch die anderen Bahnen sollten ihre Anschlüsse nach Eger selbst und getrennt herstellen.

Sachsen hatte den Widerstand schon eingeplant und in einem außerordentlichen Landtag 2,75 Mill. Taler für den Bau der Strecke von der Grenze bei Brambach bis Eger genehmigt bekommen⁴⁾. Damit konnte man das leidige Thema einer gemeinsamen Bahn über Asch umgehen. Beide Strecken sollten getrennt über Franzensbad - Voitzsch, bzw. Haslau geführt werden. Um der bayerischen Staatsbahn den Widerwillen wegen der Bahn von Gera nach Hof fühlen zu lassen, wurde die Strecke noch anfangs September von Sachsen aus begangen, ohne die bayerischen Staatsbahningenieure einzuladen. Später stellte sich heraus, daß die bereits geplante bayerische Strecke dreimal von der sächsischen Bahn geschnitten wurde. Die bayerische Staatsbahn war deshalb genötigt, die Trassenführung über Asch nach Hof zu ändern. Auf Vorschlag der österreichischen Staatsregierung mußte sie ihr Gleis neben das der sächsi-

1) H-6697, 2. August 1862

Akten des k.k. Ministeriums für Handel und Volkswirtschaft, III Da 11, Prot. 12678/1107, Österreichisches Staatsarchiv Wien, Abteilung Verkehrswesen

2) Der Bahnhof sollte ursprünglich in der sog. Schwedenflur, einem Platze südöstlich Egers, angelegt werden. Prot. v. 25. Juni 1862, in: H-6563, nach 11. Oktober 1862
Weiteres: Sturm, Heribert, Eger, Geschichte einer Reichsstadt, Augsburg 1951, S. 334 ff.

3) H-6697, 2. Juni 1862

4) A-5241, 21. August 1862

schen Staatsbahn legen¹⁾.

Auch die Ostbahn hatte Schwierigkeiten zu überwinden. Gleichzeitig mit der Eingabe um die österreichische Konzession (am 28. Juni 1862) setzte sich die Gesellschaft mit der böhmischen Westbahn und der Elisabethbahn (Passau - Wien) in Verbindung, da - wie bereits betont - Österreich nicht geneigt war, die Strecke Waldsassen - Eger zu genehmigen, bis nicht eine Bahn von Cham nach Straubing gebaut sei. Das war zur Zeit nicht möglich. Doch bald konnte ein Kompromiß gefunden werden. Die Ostbahn verpflichtete sich im Vertrag vom 20. August 1862, der böhmischen Kohle auf der Strecke Furth i.W. - Schwandorf - Regensburg - Passau Tarifiermäßigungen zu gewähren, die keineswegs ungünstiger sein durften, als die der Strecke Eger - Schwandorf. Als Gegenleistung wollten sich beide österreichischen Gesellschaften für die Konzession von der Grenze nach Eger einsetzen²⁾.

Dennoch ließ die Konzession auf sich warten. Erst am 4. Juni 1863 wurde der Ostbahn die endgültige österreichische Konzession zum Bau und Betrieb der Strecke von der Grenze nach Eger erteilt³⁾. Danach betrug die Konzessionsdauer 60 Jahre vom Tage der Eröffnung an. Nach deren Ablauf sollte die Bahnstrecke unentgeltlich und lastenfrei samt allen Immobilien an den österreichischen Staat übergehen. Sollte innerhalb der Konzessionsdauer der Reinertrag nicht ausreichen, das Anlagekapital samt Zinsen zu tilgen, so sollte der Ostbahn der "ungeschmälernte Betrieb" der Strecke auf so lange gewährt werden, bis neben der Verzinsung auch das Kapital

1) A-5241, 21. Oktober 1862

Siehe auch: Vertrag vom 29. Juli 1863, in: M-Hof, Fach 193/7, Stadtarchiv Hof

2) Verw.R.-1432, 20. August 1862

A-5241, 27. September 1862

Akten des k.k. Ministeriums für Handel und Volkswirtschaft, III Da 11, Prot. Nr. 5496/450, Österreichisches Staatsarchiv Wien, Abt. Verkehrswesen

3) Verhandlungen siehe: Verw.R.-1432, 1433

Konzession und sämtliche Verträge in: H-6698

Konzession vom 4. Juni 1863, abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 407

erwirtschaftet sein würde. Die österreichische Staatsregierung konnte aber die Bahn zu jeder Zeit nach halbjähriger Kündigung aufkaufen. Sie hatte dann die Anlagekosten einschließlich der etwa rückständigen Zinsen in Silber zu zahlen. Bezüglich des Postdienstes und der Telegraphenleitungen wurde das übliche bestimmt.

Am gleichen Tage erhielt auch Hof die Konzession zum Bau der Strecke von der Grenze nach Eger unter den gleichen Bedingungen. Dem Vorvertrag vom 15. Januar 1862 gemäß¹⁾, finanzierte die kgl. Bank in Nürnberg den Bau über ein 4 prozentiges hypothekarisches Darlehen von 6,2 Mill. fl.. Über diesen Betrag gab sie wiederum 4 prozentige Pfandbriefe aus. Gebaut wurde die 54 km lange Bahn von der Firma Cramer-Klett in Nürnberg, welche dafür das Baukapital abzüglich 630.000 fl. Spesen und Taxkosten bekam, die der kgl. Bank zufielen. Nach der Eröffnung am 1. November 1865 übernahm die bayerische Staatsbahn den Betrieb gegen Zahlung von jährlich 297.000 fl. unmittelbar an die kgl. Bank in Nürnberg. Durch diesen Betrag wurde der Zins der Anleihe einschließlich der Amortisation gedeckt. Nach 57 Jahren - dem Zeitpunkt der vollständigen Rückzahlung - sollte die Bahn unentgeltlich in das Eigentum des bayerischen Staates übergehen²⁾.

Bayern hatte damit einen weiteren wichtigen Anschluß nach Norden, aber auch nach Osten. Als erste Strecke wurde am 1. Dezember 1863 die Strecke Weiden - Bayreuth eröffnet, der am 15. Oktober 1865 Schwandorf - Weiden - Eger und am 1. November 1865 die Pachtbahn Oberkotzau - Eger folgten. Durch die Eröffnung der sächsischen Strecke von Eger nach Plauen war eine neue Süd - Nordverbindung geschaffen worden.

1) H-6563, 15. Januar 1862

2) Alle Verträge in: M-Hof, Fach 193/7, Stadtarchiv Hof
Siehe hierzu: Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 1136
Lechner, Theodor, a.a.O., S. 96
Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 54

d) Ein neuer Anschluß nach Thüringen

Inzwischen wurde am Bahnbauprojekt von Hof nach Gera weitergearbeitet¹⁾. Es zeigten sich aber sehr bald Schwierigkeiten. Obgleich die bayerische Staatsregierung zugesichert hatte, daß sie die Zinsen für die bayerische Strecke von Hof bis zur Grenze garantiere, bzw. die Strecke selbst baue, wollten die thüringischen Unternehmen, daß Bayern auch den Betrieb der Bahn von Hof bis Schleiz übernehme. Dieses Ansuchen lehnte aber die Staatsbahn ab, da die auf 5 Mill. fl. veranschlagte Linie von Hof bis Schleiz die Hälfte der gesamten Strecke kosten würde, wodurch die Pacht unangemessen hoch geworden wäre. Überhaupt wollten die Verkehrsanstalten nur solche Strecken unterstützen, die rentabel seien. Wohl hätte die neue Bahn den Weg von Hof nach Hamburg und Berlin um 2,3 Meilen verkürzt. Diese Verkürzung ging aber zu Lasten der Bahn nach Leipzig und konnte durch Tarifmanipulationen ohne weiteres ausgeglichen werden. Mit einem Wort, für Bayern lohnte sich der finanzielle Einsatz nicht. Nur unter dem Druck Berlins, die Alsenbahn sonst nicht anzuschließen, hatte man überhaupt dem Bau dieser Strecke zugestimmt²⁾.

Nachdem dieser Versuch fehlgeschlagen war, wurde es um das Projekt still. Durch den Bau der Bahn von Schwandorf über Eger nach Plauen und durch die nun erbaute Elsterbahn Plauen - Gera bestand eine kürzere Süd - Nordverbindung, als sie jemals über Hof - Gera erreicht werden konnte.

In Preußen und Thüringen ruhte man jedoch nicht. Wenn man auch keine Süd - Nordverbindung mehr gewinnen konnte, vielleicht ließ sich die Verbindung Leipzig - Frankfurt durch eine Bahn von Gera durch die bayerische Enklave Kaulsdorf nach Sonneberg, bzw. an die Bahn von Hochstadt über Kronach nach Gundelsdorf verkürzen.

1) Siehe: Seite 141 ff.

2) H-6563, 22. April 1862

Damals betrugen die Bahnentfernungen:

Hof - Gera - Hamburg 71,2 Meilen,

Hof - Leipzig - Hamburg 73,4 Meilen,

Hof - Gera - Berlin 49,2 Meilen,

Hof - Leipzig - Berlin 51,5 Meilen.

Zwischen Hochstadt und Gundelsdorf war eine Bahn gebaut worden, die bereits am 25. Mai 1851 vom Fabrik- und Bergwerksbesitzer Swaine aus Stockheim angeregt worden war. Swaine wünschte damals, daß die Staatsbahn eine Pferdeeisenbahn zum reinen Kohlentransport von Stockheim nach Hochstadt an die Ludwigs-Süd-Nordbahn baue. Doch der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten erschien das Gelände zu ungünstig und die Kosten für die Pferdebahn mit 800.000 fl. und für eine eventuelle Dampfbahn mit 1,5 Mill. fl. zu hoch. Lieber ermäßigte man dem Stockauer Kohlenrevier die Frachtsätze auf der Staatsbahn, damit die inländische Kohle mit der sächsischen und der Ruhrkohle konkurrieren konnte¹⁾.

Wie Bayreuth suchte nun auch Kronach am 12. April 1854 um eine Pachtbahn gegen Hochstadt nach. Der Staatsregierung eilte die Genehmigung nicht, besonders, als Kronach im Gesuch vom 27. November 1854 den Wunsch äußerte, die Zweigbahn von Kronach aus an die in Bau begriffene Werrabahn Coburg - Sonneberg weiterzuführen und damit eine Konkurrenzlinie zur Coburger - Bahn zu erbauen²⁾.

Mehr Erfolg hatte Richard Henry Swaine, der im Auftrag seines Vaters erneut die Staatsregierung bat, eine Pferdebahn von Stockheim nach Hochstadt mit Baukosten von 900.000 fl. bauen zu dürfen. Für diese, rein dem Kohlentransport dienende Bahn, sollte der Staat eine 4 1/2 prozentige Zinsgarantie übernehmen. Wider Erwarten stimmte die Staatsregierung und König Maximilian auf Grund der inzwischen vorbereiteten Privatbahnverordnung von 1855 zu. Allerdings sah man eine Pferdebahn als überholt an. Statt dieser sollte eine Dampfbahn gebaut werden, die nach 99 Jahren in vollkommen brauchbarem Zustand an den Staat überzugehen hatte. Von einer Zinsgarantie wurde nichts erwähnt³⁾.

Damit war Swaine nicht einverstanden. Mit seiner erneuten Vorstellung erreichte er aber nur, daß ihm die Wahl überlas-

1) H-5238, 25. Mai 1851, 2. Juli 1851

2) H-5238, 27. November 1854

Schon im Dezember 1853 hatte sich die kgl. Bank angeboten, das Unternehmen zu finanzieren.

3) H-5238, 30. April 1855

sen blieb, ob er eine Pferdebahn oder eine Dampfbahn herstellen wolle. Doch Swaine wollte das Risiko nicht tragen. Er baute vorerst nicht¹⁾.

Als der Ostbahn eine 4 1/2 prozentige Zinsgarantie zugesprochen wurde, wandte sich Swaine am 28. April 1856 erneut an die Staatsregierung und suchte wiederum um die Zinsgarantie für eine Privatbahn nach. Vielleicht wäre die Staatsregierung diesmal bereit gewesen, die Garantie für eine reine Industriebahn zu übernehmen, hätte nicht die Stadt Kronach am 1. Mai 1856 nochmals um eine Pachtbahn nachgesucht. Diesmal war die Stadt vorsichtiger und suchte nicht gleich die Weiterführung der Bahn nach Sonneberg sicherzustellen, vielmehr sollte zunächst von Hochstadt über Kronach nach Gundelsdorf gebaut werden, von wo man sowohl nach Sonneberg, als auch nach Stockheim anschließen konnte.

Dieser Antrag war der Staatsregierung und den Verkehrsanstalten genehmer als die projektierte Privatbahn Swaines. Bei einer Pachtbahn war sowohl die Streckenführung, als auch der Betrieb der Staatsbahn überlassen. So waren alle weiteren Versuche des Stockheimer Bergwerksbesitzers erfolglos, selbst, als er 10.000 fl. Kaution für den termingemäßen Bau der Strecke hinterlegen wollte. Die Staatsregierung genehmigte die Pachtbahn nach Gundelsdorf²⁾.

Umgehend ließ Kronach die Projektierung durch den kgl. Ingenieur Kühles aus Bamberg durchführen. Die Kosten in Höhe von 3.600 fl. übernahm sie selbst³⁾. Die Untersuchung ergab, daß die Strecke von Hochstadt bis Gundelsdorf 1.116.000 fl. kosten würde, wozu noch Maschinen und Geräte im Werte von 600.000 fl. kamen. Dieser Betrag war überraschend hoch. Man wollte aber keine alten Wagen und Lokomotiven wie bei den bisher gebauten Pachtbahnen verwenden, sondern wegen der besonders starken Kohlenverfrachtung eigenes Fahrmaterial be-

1) K.d.Abg. 1855/56, Sten. Ber. Bd. III, S. 279, 368 ff., Bd. IV, S. 71, 84
K.d.R. 1855/56, Prot. Bd. III, S. 177

2) H-5238, 1. Mai 1856 ff.

3) Akten der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten, Nr. 2014

schaffen. Bei diesen Bausummen mußte man Steigungen bis zu 1:100 in Kauf nehmen. Wollte man diese auf 1:150 erniedrigen, so beliefen sich die reinen Baukosten auf 1.350.000 fl.¹⁾ Auf Grund dieser Projektierung sollten die nötigen Verträge abgeschlossen werden. Doch die Finanzierung scheiterte. Es war bei der damals herrschenden Finanzkrise nicht möglich, eine Summe von nahezu 2 Mill.fl. aufzubringen, ohne erhebliche Zinsen und Provisionen zu zahlen²⁾.

Erst nach dem Abklingen der Krise wurde das Projekt erneut aufgegriffen. Im Februar 1860 konnten die Verträge abgeschlossen werden. Die kgl. Bank in Nürnberg beschaffte die Bausumme von 1,2 Mill. fl. für 4 1/2 Prozent und gab dafür 4 1/2 prozentige Pfandbriefe zu 500 fl. aus. Cramer-Klett baute die Bahn. Die Staatsbahn übernahm die Pachtung der Strecke auf 56 Jahre. Dabei sollte die Pachtsumme vierteljährlich 15.000 fl. betragen und gleich an die kgl. Bank gezahlt werden. Nach Ablauf der Pachtzeit und der Amortisation der Baukosten fiel die Bahn dem Fiskus zu³⁾.

Nun konnte der Bau beginnen. Außer der Gemeinde Horb, die befürchtete, daß der Bahnbau zu viel Grund wegnehme und deshalb die Bahn, ohne Horb zu berühren, direkt nach Hochstadt geführt sehen wollte, bereitete nur die Lage des Kronacher Bahnhofes Schwierigkeiten⁴⁾. Die Stadtgemeinde Kronach, wie auch die Generaldirektion der Verkehrsanstalten, wollten den Kronacher Bahnhof im Süden der Stadt, während das Kriegsministerium für einen Bahnhof nördlich im engen Haßlachtale war. Der Streit ging hin und her. Die Verkehrsanstalten legten dar, daß bei einem Bahnhof im Norden der

1) Näheres: H-6558, Juni 1857

2) H-6558, nach 8. Juni 1857

3) Wenn die Stadt auch nicht auf den Pfandbriefen erwähnt wurde, weil sie dafür die Kuratelgenehmigung des Innenministeriums benötigt hätte, war sie formalrechtlich doch Eigentümerin der Bahn.

Anders: Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 1134 f.

4) Dies war übrigens der einzige für Nordostbayern auffindbare Nachweis, daß eine Gemeinde den Bahnbau ablehnte. H-6558, 12. März 1860

ganze Verkehr aus dem Osten, Süden und teilweise aus dem Westen durch die ganze Stadt und die Klostergasse zum Bahnhof gehen müsse, durch eine Straße, die im Frühjahr wegen des Hochwassers der Haßlach streckenweise unbenutzbar sei. Außerdem müßten die Kronacher ihr Schießhaus aufgeben, an dem sie mit Leib und Seele hingen. Doch das Kriegsministerium blieb bei seiner Meinung. Ihm kam es darauf an, daß der Bahnhof Kronach von der Feste Rosenberg aus eingesehen und beschossen werden könne, was bei dem von den Verkehrsanstalten projektierten Bahnhof nicht der Fall war. Um die Linie nicht zu gefährden, gab die Staatsbahn nach. Der Bau schritt voran. Je rascher Cramer-Klett bauen konnte, desto schneller bekam er die vereinbarte Summe. Am 1. Mai 1861 wurde die Strecke bis Gundelsdorf eröffnet.

Es zeigte sich jedoch schon sehr bald, daß die Grubenbesitzer in Stockheim nicht in der Lage waren, das Verbindungsgleis von Gundelsdorf zu ihren Gruben herzustellen. Vielmehr wurden die Kohlen weiterhin mit Fuhrwerken antransportiert. Deshalb beschlossen die Verkehrsanstalten, die Pachtbahn bis nahe an die Gruben zu bauen. Die Baukosten von 350.000 fl. wurden wiederum von der kgl. Bank aufgebracht, die dafür während der neuen Pachtzeit von 54,5 Jahren von der Staatsbahn jährlich 17.500 fl. Pacht erhielt. Am 1. März 1863 konnte die Strecke von Gundelsdorf nach Stockheim eröffnet werden¹⁾.

An diese Bahn suchten die thüringischen Staaten die 1859 fertiggestellte Linie von Weißenfels über Zeitz nach Gera anzuschließen. Zunächst sollte eine Bahn von Gera nach Saalfeld gebaut werden, an welche die bayerische Staatsbahn anschließen konnte. Die Verkehrsanstalten waren nicht abgeneigt, einen neuen Anschluß nach Norden herzustellen. Die Baukosten aber waren sehr hoch. So wollte man zunächst abwarten, wie sich das Projekt in Thüringen anließ. Doch Preußen drängte. Die Strecke von Leipzig nach Frankfurt

1) H-6559, 28. März 1862, 15. April 1862, 9. Mai 1862

ließ sich noch stärker abkürzen, wenn man von Saalfeld über Sonneberg - Coburg - Rodach - Königshofen - Münnernstadt - Kissingen - Gemünden an die Ludwigs-Westbahn baute. Bei diesem Projekt benötigte Preußen die Unterstützung der bayrischen Gemeinden. So fand am 29. Oktober 1863 in Coburg eine Besprechung der an der Bahn interessierten Lokalkomitees statt, wozu wider Erwarten auch Nürnberg gehörte¹⁾.

Doch diese Bahn war gegen die Interessen der Staatsbahn, umging sie doch die Ludwigs-Westbahn von Bamberg nach Frankfurt. Aus diesem Grunde wurde sie, wie andere Bahnbaupläne zwischen Bayern und Thüringen, nicht näher verfolgt. Die außenpolitischen Verhältnisse mit Preußen ließen keine friedliche Einigung zu.

Erst nach Beendigung des Krieges trat Kronach mit einem neuen Plane hervor, der mehr Erfolg versprach. Danach sollte der Anschluß in Saalfeld durch eine Bahn hergestellt werden, die von Kronach durch das Rodach- und Dürrengarder Tal an Nordhalben vorbei nach Wurzbach im Fürstentum Reuß j.L. führen sollte, wo durch das Sorbitztal leicht ein Anschluß in Saalfeld erfolgen konnte²⁾. Um die Strecke näher projektieren zu können, wünschte Kronach, daß die kgl. Verkehrsanstalten dem Bezirksingenieur Gyßling aus Bamberg die Genehmigung erteilten, die Projektierung nebenamtlich auszuführen. Doch Eisenbahnbaudirektor v. Dyck lehnte die Freigabe des Technikers ab, da der "Staatsdienst einen Beamten vollkommen ausfülle"³⁾.

Stattdessen führte die Staatsbahn die Arbeiten selbst aus, die notwendig wurden, als sich im Staatsvertrag vom 18. März 1867 die Staaten Preußen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Schwarzburg-Rudolstadt und Reuß j.L. verpflichteten, nun endgültig die schon lange projektierte Eisenbahn von Gera über Weida, Niederpöllnitz, Triptis, Neustadt an der Orla, Pößbeck, Unterwellenborn, Saalfelden bis zur Einmündung des

1) H-6559, 29. Oktober 1863

2) H-6559, 25. Mai 1866

3) H-6559, 17. Januar 1867

Loquitzbaches bei Eichicht zu bauen. Dabei hoffte man, die Bahn an den Main fortsetzen und eventuell von Triptis in Hof anschließen zu können¹⁾.

Die Verkehrsanstalten untersuchten die beiden in Frage kommenden Strecken von Kronach nach Eichicht, einmal über Ludwigsstadt, zum anderen über Nordhalben. Weil die Strecke über Nordhalben noch steiler geworden wäre als über Ludwigsstadt, sprach sich die Generaldirektion der Verkehrsanstalten für die Ludwigsstadter Streckenführung aus²⁾.

Diese Bahn sollte auch in das "Gesetz, die Ausdehnung der bayerischen Staatsbahnen betreffend", aufgenommen werden. Andere Orte wären damit leer ausgegangen. Es hagelte 1868 und 1869 nur so von Anträgen, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann. Endlich wurde der Anschluß von Kronach nach Eichicht in das Gesetz aufgenommen, wobei man aber die Richtung über Ludwigsstadt oder Nordhalben nicht näher bestimmte³⁾.

Würde die Strecke über Ludwigsstadt gebaut werden, wie es die Verkehrsanstalten wünschten, so wäre auf jeden Fall die Stadt Hof geschädigt worden, die nach dem Scheitern des Hof - Geraer Projektes immer wieder auf einen neuen Anschluß nach Norden drängte. Nun hatte sich die Situation geändert. Die von den thüringischen Städten angeregte Verbindung von Gera über Triptis nach Hof konnte keinen wesentlichen Verkehrszuwachs bringen.

Um diese Zeit planten die Eisenbahnkomitees von Blankenhain und Berka, die Stadt Weimar mit Hof zu verbinden, womit in Verbindung mit der Vollendung der Bahnstrecken Erfurt - Nordhausen, Gotha - Leinefelde - Göttingen und der Franz-Josef-Bahn eine direkte Verbindung von Bremen und Hamburg mit Wien gegeben gewesen wäre⁴⁾. Der Magistrat von Hof war daher ge-

1) Näheres: Lins, Wilhelm, a.a.O., S. 34 ff.

2) H-6559, 10. Januar 1868

3) K.d.Abg. 1868/69, Sten. Ber. Bd. V, S. 554
Gesetz vom 29. April 1869, abgedruckt in:
Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 417 ff.

4) Näheres: Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 973 ff.

willt, jeden Plan zu unterstützen, der Hof mit Weimar oder auch Erfurt verbinden würde¹⁾. Andererseits mußte man um dieser Verbindung willen jedem Plane entgegenzutreten, der Kronach direkt mit Eichicht verbinden würde²⁾.

Die kürzere Verbindung von Hamburg nach Wien konnte nicht verborgen bleiben. Mit Förderung Preußens gründete der Berliner Bauunternehmer und Erbauer der Nordhausener Bahn F. Pleßner eine Kommanditgesellschaft auf Aktien, die auf Anraten des Bundeskanzleramtes und des preußischen Kriegsministeriums nicht die von Hof propagierte Linie über Lobenstein, sondern eine Bahn rechts der Saale bauen wollte. Nach Pleßners Plänen sollte diese Bahn von Saalfelden aus über Ziegenrück und Schleiz nach Hof führen und dadurch wegen des günstigeren Geländes ein bis zwei Mill. Taler billiger kommen. Dieser Plan war in Berlin geschickt ausgeheckt worden. Man konnte durch diese Linie einen günstigen Anschluß von Schleiz nach Triptis herstellen und damit zugleich das Fürstentum Reuß j.L. und die preußischen Enklaven an der bayerischen Grenze stärker an Berlin binden³⁾.

In Hof sah man die Gefahr, daß Pleßner sehr leicht bei Schönberg an die Bahn von Hof nach Leipzig anschließen konnte und damit über die neu erbaute Bahn von Plauen nach Oelsnitz⁴⁾ eine kürzere Verbindung nach Eger hatte, als sie über Hof je möglich war. Hof wäre damit umgangen worden. Das Streben der Stadt Hof, die Bahn für sich zu gewinnen,

1) M-Hof, F VI/193, Nr. 21, Stadtarchiv Hof

2) Auch die in Verbindung mit der Bahn von Nürnberg nach Bayreuth aufgetauchte Linie von Ingolstadt über Hersbruck, Bayreuth, Naila, Hornsgrün, Wurzbach, Eichicht, wurde von Hof auf das schärfste bekämpft. H-6560, 6. November 1868

3) Näheres: H-6550, 6. April 1870

M-Hof, F VI/193, Nr. 21, S. 8 ff., Stadtarchiv Hof
Pleßners Programm für das Netz der thüringischen Süd-Ostbahn, Februar 1869, Druckschriftensammlung des AVN Nürnberg, Nr. 4767

Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 313 f.

4) Näheres: Wiedemann, Albert, Die sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, Leipzig o.J. (1903/04), S. 91

war Pleßner bekannt. Er setzte deshalb die Stadt unter Druck und wollte nur dann weiter südlich, eventuell in Reuth, an die bayerisch - sächsische Bahn anschließen, wenn Hof 140 bis 150 Tausend fl. seiner KG a.A. zeichnen würde. Dieses Ansinnen lehnte Hof aber ab¹⁾.

Nun schloß sich Hof an die schon im April 1869 konstituierte Rodach-Sormitz-Eisenbahngesellschaft an, die unter der Leitung des Eisenbahnkomitees zu Lobenstein neben dem Bahnbau von Eichicht über Wurzbach - Lobenstein - Hof auch den Anschluß von Kronach über Nordhalben nach Wurzbach verfolgte und projektieren ließ. Ihr stand eine Gesellschaft gegenüber, die den Bau der Strecke von Stockheim über Ludwigsstadt nach Eichicht verfolgte. Wer würde siegen? Dies war 1869/70 noch vollkommen unklar, da Preußen für eine Weiterführung der Bahn von Gera nach Eichicht über Sonneberg an die Werrabahn eintrat.

In den Jahren 1870/71 ruhten die Projektierungsarbeiten. Kaum war der Krieg beendet, begann der Streit von neuem. Die Generaldirektion der Verkehrsanstalten hatte inzwischen auf Grund des Gesetzes von 1869 nochmals die Linien von Kronach nach Norden untersuchen lassen und war wiederum zu dem Ergebnis gelangt, daß die Linie über Ludwigsstadt günstiger zu bauen wäre, als die Strecke über Nordhalben, die von Hof und Lobenstein gewünscht wurde.

Die bayerische Staatsregierung wartete aber weiterhin ab. Alle Linien waren sehr kostspielig und schwer zu bauen. Außerdem würden die Strecken für Bayern nur verhältnismäßig geringen Nutzen bringen. Der Anschluß Eichicht - Kronach würde wohl der Süd-Nordbahn Güter zuführen, was aber durch die Linie Eichicht - Sonneberg - Coburg - Lichtenfels genauso gut erreicht werden konnte; während die Strecke Erfurt - Hof - Wien, wenn sie überhaupt durch Bayern ging, das Land nur am Rande berührte.

1) M-Hof, F VI/193, Nr. 21, S. 54, Stadtarchiv Hof

Unterdessen hatte das Königreich Sachsen nicht müßig zuge-
sehen, wie durch die Bahn von Gera nach Eichicht der Ver-
kehr von der sächsischen Staatsbahn Leipzig - Hof, bzw.
Eger abgezogen wurde. Das von Preußen unterstützte Projekt
Gera - Triptis - Schleiz - Hof erhöhte die Gefahr. So
schloß die sächsische Staatsregierung am 23. März 1872 mit
dem gleichfalls benachteiligten Fürstentum Reuß a.L. und
dem Großherzogtum Sachsen einen Staatsvertrag ab, in dem
sich die drei Staaten verpflichteten, eine Bahn von Gera
über Greiz - Plauen - Weischlitz - Hof zu unterstützen.
Dieses Projekt wurde aber von der zweiten sächsischen Kam-
mer am 3. Februar 1873 abgelehnt. Man befürchtete eine zu
starke Konkurrenz für die Staatsbahnstrecke Hof - Leipzig¹⁾.

Nun mußte die Stadt Hof zusehen, daß sie endlich den An-
schluß an die Bahn nach Eichicht fand. Die Zeit war gün-
stig. Die Auswirkungen des gewonnenen Krieges und die Neu-
ordnung des Deutschen Reiches machten sich überall bemerk-
bar. Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft verzeich-
neten einen steilen Aufschwung. In dieser Zeit erklärte sich
ein Eisenbahnunternehmen aus Leipzig bereit, sowohl den Bau
der Linie Eichicht - Wurzbach - Naila - Hof, als auch den
Bau der Linie Wurzbach - Nordhalben - Kronach zu übernehmen,
vorausgesetzt, daß die bayerische Staatsregierung binnen
zehn Tagen die Baukonzession für die bayerische Strecke zu-
sichere. Es eilte. Die Stadt Hof wandte sich an die bayeri-
sche Staatsregierung, der Bürgermeister von Nordhalben be-
gab sich nach München, Landtagsabgeordnete wurden gebeten,
die Angelegenheit zu unterstützen.

Die bayerische Staatsregierung war bereit, die Bau- und Be-
triebskonzession zu erteilen, bemerkte aber, daß sie keine

1) Näheres: M-Hof, F VI/193, Nr. 48, Stadtarchiv Hof
Auch der von der Stadt Hof gewünschte Anschluß an die
Bahn von Chemnitz über Aue nach Adorf ließ sich nicht
durchführen.

M-Hof, F VI/193, Nr. 22, Stadtarchiv Hof

H-6565; A-MH-13185, HStA München

Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 294 ff.

Vgl.: Wiedemann, Albert, a.a.O., S. 105 ff., 112 ff.

staatliche Zinsgarantie und keine sonstigen Subventionen übernehmen könne. Vielmehr würde sie - sollten die Verhandlungen zum Ziele führen - die Konkurrenzbahn von Stockholm über Ludwigsstadt nach Eichicht nicht genehmigen. Nun ging alles rasch. Am 30. Juni 1872 wurde der Bauvertrag zwischen dem Gründungskomitee und dem Bauunternehmen Lauterbach aus Berlin geschlossen. Lauterbach verpflichtete sich, die Bahn innerhalb von 4 Jahren zu erbauen und vollständig auszurüsten. Es fehlte nur noch das Kapital. Dieses betrug, laut Satzung der nun gegründeten Saale-Main-Gesellschaft¹⁾ mit dem Sitz in Hof, 13 Mill. Taler, die durch 3,25 Mill. Taler Inhaberstammaktien zu 100 Taler (= 300 Mark = 175 fl.), 3,25 Mill. Taler Inhabervorzugsaktien mit 5 Prozent Dividende zu 200 Taler und durch eine Prioritätsanleihe mit noch nicht festgesetztem Zinsfuß bis zum Maximalbetrage von 6,5 Mill. Taler aufgebracht werden sollten.

Zunächst einmal mußten die Aktien emittiert werden. Obwohl zehn Prozent der gezeichneten Summe erst 4 Wochen nach geschlossener Zeichnung einzuzahlen waren, verlief die Emission, trotz der Unterstützung der Presse, sehr schleppend. Zu viele Bahnen sollten zur gleichen Zeit gebaut werden. So machte sich u.a. das Projekt Pleßners nach Schönberg und das von Bayern gerne gesehene Projekt von Eichicht nach Sonneberg deutlich bemerkbar. Dennoch ging die Gründung der AG voran. Es fehlten noch die Konzessionen und die Staatsverträge.

Am 5. Dezember 1872 unterzeichnete König Ludwig II. nach längeren Verhandlungen die bayerische Konzessionsurkunde. Danach wurde der Gesellschaft die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Hof über Naila und von Kronach

¹⁾ M-Hof, F VI/193, Nr. 21, S. 247, Stadtarchiv Hof
Nach dem "Gesetz vom 11. Juni 1870, betr. die Kommanditgesellschaften auf Aktien und die Aktiengesellschaften" und "Gesetz vom 22. April 1871, die Einführung norddeutscher Bundesgesetze in Bayern betr.", konnte man in Bayern eine Aktiengesellschaft ohne staatliche Genehmigung errichten. Lediglich die Eisenbahn-AG unterlag dem Konzessionszwang, nicht aber deren Statuten.

über Nordhalben an die Landesgrenze gegen Eichicht verliehen, deren Durchführung die bayerische Staatsregierung durch folgende Auflagen zu sichern suchte. Zunächst war die Detailprojektion innerhalb eines Jahres zu vollenden. Sollte der Bau nicht innerhalb eines halben Jahres nach Genehmigung der Bahnführung beginnen und die vollständige Durchführung gesichert sein, so sollte die Konzession zurückgenommen werden. Außerdem mußte die Gesellschaft eine Kautions von 500.000 fl. hinterlegen, die sie bei planmäßiger Vollendung des Bahnbaues und nach vollständiger Errichtung des Betriebes je zur Hälfte zurückerhalten sollte. Die Staatsregierung behielt sich das Recht vor, die Bahn, nach Ablauf von 25 Jahren vom Ausstellungstag der Urkunde an gerechnet, jederzeit nach einjähriger Kündigung gegen Bezahlung der genehmigten Anlagekosten aufzukaufen¹⁾.

Die bayerische Staatsregierung nahm nun Kontakt mit den beteiligten Staaten auf. Dabei zeigte sich, daß Preußen sowohl die Saale-Main-Bahn, als auch Pleßners Projekt genehmigen werde. Von einer finanziellen Unterstützung aber war keine Rede. Auch die anderen Staaten wollten sich nicht beteiligen.

Am 31. März 1873 fand die erste Generalversammlung statt. Man hoffte, daß sich durch die Vermittlung des Komiteemitgliedes Bankdirektor Schauß von der Süddeutschen Bodenkredit-Bank weitere Geldgeber finden ließen. Doch dann kam der sogenannte "Schwarze Freitag", der 8. Mai 1873, als das Bankhaus Rothschild in Wien mit einem Schlage großen Aktienbesitz abstieß. Dies löste eine Panik aus, die Aktienkurse stürzten in wenigen Minuten. Das erschrockene Publikum wollte retten, was vielleicht noch zu retten war und verkaufte seine Aktien hemmungslos. Die Katastrophe war da. Sie zog sich über ganz Deutschland hin und vernichtete Tausende von wirtschaftlichen Existenzen.

Auch um die Saale-Main-Bahn wurde es für kurze Zeit ruhig.

1) Konzessionsurkunde vom 5. Dezember 1872, in: A-5239
M-Hof, F VI/193, Nr. 21, S. 248 f., Stadtarchiv Hof

Doch schon im Herbst 1873 drängte der Hofer Rechtsrat Lossow, daß Bayern die noch ausstehenden Staatsverträge abschließe. Aber gerade binden wollte sich die bayerische Staatsregierung nicht. Für sie hatte die Bahn nur geringen Nutzen. Deshalb verwies sie auf die geforderte Kautions von 500.000 fl.. Solange diese von der Gesellschaft nicht voll eingezahlt sei, wollte sie die Konzessionsurkunde nicht aushändigen und selbstverständlich auch die Staatsverträge nicht abschließen¹⁾.

Die augenblicklich herrschenden Geldverhältnisse und die Choleraepidemie in München lähmten jeden Unternehmungsgeist. Alles Drängen der beiden Abgeordneten Stenglein und Schaub half nichts. Die Finanzlage besserte sich nicht. Die Bankiers wollten und erhielten die bereits geleistete Teilkaution zurück. Die Gesellschaft löste sich auf²⁾.

Als sich auch die Kommanditgesellschaft auf Aktien um Pleßner und die Gesellschaft auflöste, die von Eichicht nach Sonneberg bauen wollte, war die Strecke Gera - Eichicht ohne Anschluß. In Thüringen versuchte man deshalb, Bayern für eine Anschlußbahn zu gewinnen. Am 10. Oktober 1874 schlossen die Staatsregierungen von Bayern, Reuß j.L. und Sachsen-Rudolstadt einen Staatsvertrag, der die Staaten verpflichtete, den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Hof über Naila und von Kronach über Nordhalben nach Eichicht zu gestatten und zu fördern. Irgendeine finanzielle Verpflichtung wurde aber nicht übernommen³⁾.

Bayern wartete ab, auch als Preußen und das neugeschaffene Reichseisenbahnamt drängten. Nun trat Ludwigsstadt wieder mit jenem Plan hervor, Kronach mit Eichicht über Ludwigs-

1) Die Gesellschaft hatte bisher nur 100.000 fl. in lombardischen Eisenbahnaktien geleistet und wollte den Rest durch eigene Aktien und Obligationen decken.

A-5239, 28. Mai 1872

2) A-5239, 24. März 1874

3) A-5239, lose Beilage

Nr. 3653 der Druckschriftensammlung des AVN Nürnberg

stadt zu verbinden, deutlich unterstützt von Sachsen-Meiningen. Die Verkehrsanstalten hatten ja schon mehrmals klar ausgesprochen, daß sie für diesen Anschluß waren, der für Bayern billiger und vorteilhafter war als der Anschluß über Nordhalben oder Hof.

Die Bahnlinie über Ludwigsstadt rückte immer mehr in den Vordergrund, besonders, als Sachsen-Meiningen von den bayerischen Verkehrsanstalten eine Sekundärbahn von den Schieferbrüchen bei Lehesten nach Ludwigsstadt projektieren ließ. Obwohl die Untersuchungen der 6,2 km langen Bahn Maximalsteigungen von 1:35 und Kurvenradien bis 250 Meter aufwiesen, wünschte die meiningische Staatsregierung, daß diese Bahn auf ihre Kosten gebaut und von der bayerischen Staatsbahn betrieben werde. Bayern benötigte also eine Bahn nach Ludwigsstadt. Was lag näher, als gleich weiter zu bauen¹⁾.

Die Entscheidung fiel in der Kammersitzung vom 6. August 1879. Die Bahnlinie von Stockheim über Ludwigsstadt an die bayerische Grenze wurde genehmigt und durch das Gesetz vom 1. Februar 1880 die erforderlichen Mittel in Höhe von 11,5 Mill. Mark bereitgestellt²⁾.

Nach längeren Verhandlungen konnte am 21. Januar 1882 auch der Staatsvertrag zwischen Bayern, Preußen, Sachsen-Meiningen und Schwarzburg-Rudolstadt abgeschlossen werden. Dieser sah auf Grund der Staatsverträge vom 12. bzw. 14. November 1881 zwischen Preußen und dem Herzogtum Sachsen-Meiningen, bzw. dem Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt vor, daß Preußen den Bau und Betrieb der Bahn bis zur Grenze übernehmen sollte, während Bayern seine Strecke zu bauen hatte. Als Wechselstation wurde Probstzella bestimmt. Bayern pachtete die Strecke von der Grenze bis Probstzella und einen Teil des Bahnhofes in Probstzella gegen jährlich 4 Prozent der Bau- summe, hatte aber sowohl die Strecke, als auch den Anteil

1) A-5240, 18. Februar 1878

Die Linie Ludwigsstadt-Lehesten wurde am 1. Dezember 1885 als normalspurige Lokalbahn dem Verkehr übergeben.

Näheres: Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 960 ff.

2) Abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 455 f.

am Bahnhof selbst zu unterhalten. Damit konnte der Bau beginnen. Am 1. Oktober 1885 wurde die 29 km lange bayerische Strecke termingemäß eröffnet¹⁾.

Durch diesen Bahnbau war die Verbindung von Gera nach Hof hinfällig geworden. Das Projekt wurde trotz vieler Versuche der Stadt Hof nicht mehr aufgegriffen²⁾.

1) Staatsvertrag vom 21. Januar 1882, Nr. 3635 der Druckschriftensammlung des AVM Nürnberg

2) Siehe: Breiling, Hans, a.a.O., S. 56

Am 6. Dezember 1886 wurde die Lokalbahn Hof - Maxgrün eröffnet. 1890 versuchte man, diese Stichbahn an die Linie Blankenstein - Triptis - Gera anzuschließen. Es wurde aber lediglich die Weiterführung der Bahn nach Bad Steben erreicht, die am 1. Juni 1896 ihren Betrieb aufnahm. Am 14. August 1901 konnte die Strecke Maxgrün - Blankenstein eröffnet werden. Damit ging der Wunsch der Stadt Hof endgültig in Erfüllung, wenn auch nicht als "Weltbahn", sondern lediglich als Sekundärbahn.

Vgl.: M-Hof, F VI/193, Nr. 58, Stadtarchiv Hof

8. Kapitel: Die Bahnbauten in Franken

Etwa parallel zu den Bahnbauten im Norden, versuchte die Staatsbahn ihr Bahnnetz in Franken an einigen Stellen zu vervollständigen.

Die Stadt Ansbach hatte seit dem Bau der Ludwigs-Süd-Nordbahn immer wieder versucht, doch noch einen Anschluß an die Hauptstrecke zu erhalten. Die Möglichkeit, eine Zweigbahn nach Gunzenhausen zu bekommen, scheiterte an der Einstellung der Staatsregierung. Diese wollte in den Jahren nach 1844 nur Hauptbahnen bauen, während der Bau von Zweigbahnen Privaten überlassen blieb. Durch die damalige schlechte Wirtschaftslage bedingt, kam jedoch kein Privatbau zustande.

Als Bayreuth im Juli 1852 eine Pachtbahn nach Neuenmarkt erhielt, erneuerte die Stadtgemeinde Ansbach ihre Bitte. Dieses Mal suchte sie, wie Bayreuth, um eine Pachtbahn nach. Die Projektierung der Strecke durch den von Ansbach beauftragten kgl. Bezirksingenieur Balbier von Nürnberg ergab, daß die 7,3 Stunden lange Bahn zwischen Ansbach und Gunzenhausen bei einer maximalen Steigung von 1:75 1.757.000 fl. kosten würde.

Eine Verpachtung kam nur an die Staatsbahn in Frage. Diese war bereit - wie bei Bayreuth - 8.600 fl. je Wegstunde jährlich an Pacht zu zahlen. Der Betrag von 70.080 fl. reichte aus, die Strecke bei 4 Prozent Zins in 39 Jahren und bei einem Zinsfuß von 4 1/2 Prozent in 49 Jahren bei entsprechender Rücklagenbildung zu amortisieren. Doch das Finanzministerium erhob Einspruch. Ihm erschien die Pachtsumme bei der damaligen Finanzlage zu hoch. Außerdem, meinte man, sei es zur Zeit schwer, das benötigte Kapital zu 4 1/2 Prozent aufzubringen. So ruhte das Projekt bis 1856, obwohl die kgl. Verkehrsanstalten die Zweigbahn im Gegensatz zum Kostenvoranschlag für 1.560.000 fl. bei einer Maximalsteigung von 1:100 bauen wollten¹⁾.

1) H-6534, 6. Januar 1854

Am 13. Dezember 1855 erklärte sich die kgl. Bank zu Nürnberg bereit, das Kapital zu 4 1/2 Prozent zu beschaffen, wofür sie 190.000 fl. Verwaltungskosten verlangte¹⁾. Die Verhandlungen mit der Staatsregierung begannen erneut. Am 5. August 1856 konnte der Pachtvertrag mit der Staatsbahn abgeschlossen werden, nach dem diese die Strecke für jährlich 70.080 fl. pachtete. Nach Ablauf von 50 Jahren sollte die Bahn unentgeltlich dem Staate anheimfallen²⁾.

Einige Bürger der Stadt Ansbach waren jedoch mit der Lage des bisher an der Triesdorfer Straße projektierten Bahnhofes nicht zufrieden. Sie wollten den Bahnhof näher an der Stadt und schlugen als neuen Platz das Dorner-Haus (ehemals Reitzensteiner Haus, Haus Nr. 290) vor. Dieser Vorschlag wurde von den Verkehrsanstalten angenommen. Die Firma Cramer-Klett konnte mit dem Bau der 27,7 km langen Strecke beginnen, die am 1. Juli 1859 eröffnet wurde³⁾.

Schon bei den Verhandlungen über die Pachtung der Strecke zeigte sich immer klarer, daß die Verkehrsanstalten über kurz oder lang von Ansbach weiter nach Würzburg bauen wollten. Cramer-Klett wußte davon und suchte diesen Plan für Nürnberg nutzbar zu machen. Auf seine Anregung bildete sich im Herbst 1856 ein provisorisches Komitee, das eine Eisenbahn von Nürnberg zum Anschluß an die geplante Linie Ansbach - Würzburg erstrebte. Man hoffte damit, die langumkämpfte Verbindung Frankfurt - Böhmen, eingeleitet durch den kürzlich beschlossenen Ostbahnbau nach Furth i.W. end-

1) H-6534, 13. Dezember 1855

2) H-6534, 5. August 1856

Diese Pachtzeit war falsch berechnet. Die kgl. Bank erkannte dies und suchte 1860 um eine Verlängerung der Pachtzeit und damit der Tilgung auf 53 1/2 Jahre nach.

H-6558, 14. März 1860

Die Besonderheit der Anleihe war deren Rückzahlung im Wege einer Lotterie. Der höchste Gewinn betrug dabei 25.000 fl..

Näheres: Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 1033

3) H-6535, 19. Juli 1857 ff.

gültig für die Stadt Nürnberg zurückzugewinnen¹⁾.

Dabei konnte und wollte man sich auf keine Linienführung festlegen, bevor das Gelände näher untersucht war. Deswegen wurden zunächst keine Bürger Fürths in dieses Komitee aufgenommen. Die Stadt Fürth beschwerte sich daraufhin bei der Staatsregierung und bat gleichzeitig um die Projektierungskonzession für eine Bahn von Nürnberg über Fürth - Langenzenn - Oberzenn - Windsheim - Uffenheim - Marktbreit - Ochsenfurt nach Würzburg²⁾.

Nicht genug damit. Angeregt durch den Plan Nürnbergs, an die geplante Ansbach - Würzburger Strecke zu bauen, erkannte Ansbach die Gelegenheit, selbst Eisenbahnknotenpunkt zu werden und suchte um die Projektierungskonzession für Ansbach - Nürnberg und kurze Zeit später auch für Ansbach - Würzburg nach³⁾.

Als diese Gesuche bei der Staatsregierung eintrafen, wurden die kgl. Verkehrsanstalten um ihre Stellungnahme gebeten. Diese erklärten, daß jeglicher Bahnbetrieb zwischen Nürnberg, Ansbach und Würzburg in den Händen der Staatsregierung sein müsse, da die Abkürzungen sonst eine große Schädigung der Staatsbahnen nach sich zögen. Es kämen für die nachgesuchten Strecken nur eine Staatsbahn, äußerstenfalls eine Pachtbahn in Frage, wobei die Strecke Ansbach - Würzburg die für die Staatsbahn wertvollere Linie sei. Sie müsse zuerst gebaut werden, weil die Strecke Würzburg - Nürnberg in erster Linie den Interessen der Ostbahn diene⁴⁾.

1) M-Nürnberg, IV C 3, Nr. 124, 8. Oktober 1856, Stadtarchiv Nürnberg

1845 bereits schlug die Stadt Nürnberg in Verbindung mit dem Bau der Ludwigs-Westbahn Bamberg - Frankfurt die Strecke von Nürnberg nach Würzburg vor. Sie sollte damals von Nürnberg über Dambach, Hiltmannsdorf gehen. Dieser Plan mußte aber auf Einspruch der Stadt Fürth später in eine Bahnführung über Fürth geändert werden.

M-Fürth, Fach 69, Nr. 13, Stadtarchiv Fürth

Näheres: Siehe Kapitel 5

2) H-6604, 25. Januar 1857

M-Fürth, Fach 69, Nr. 15, 25. Januar 1857, Stadtarchiv Fürth

3) H-6604, 12. Januar 1857, 4. Februar 1857

4) H-6604, 4. Februar 1857

Gemeint sind die Strecken Nürnberg - Passau und Nürnberg - Schwandorf - Fürth i.W.

Doch zunächst konnte an keinen weiteren Ausbau des Staatsbahnnetzes gedacht werden. Schuld daran war die bereits erwähnte europäische Wirtschaftskrise¹⁾. Sollte gebaut werden, so blieb nichts anderes übrig, als die Strecke als Pachtbahn zu erstellen. Das Komitee in Nürnberg bemerkte, daß es diesen Plan unmöglich alleine ausführen konnte. Es nahm deshalb Verbindung mit den an der Bahn interessierten Orten auf. Am 18. Mai 1857 fand in Nürnberg eine Zusammenkunft der Bahnkomitees von Ansbach, Fürth, Nürnberg, Würzburg, Burgfarnbach, Cadolzburg, Langenzenn, Ochsenfurt, Marktbreit, Uffenheim und Windsheim statt. Es wurde beschlossen, daß man eine Pachtbahn von Ansbach und von Nürnberg nach Windsheim bauen wolle, die dann über Uffenheim, Marktbreit, Ochsenfurt nach Würzburg weitergeführt werden sollte²⁾.

Von diesem Projekt hörte man auch in Kitzingen, das schon seit 27. August 1856 in mehreren Eingaben um den Bau einer Bahn von Ansbach über Kitzingen nach Würzburg nachgesucht hatte³⁾. Kurz entschlossen bat das dortige Komitee unter dem Vorsitz des Weinhändlers Carl Otto Deuster um die Projektierungskonzession für eine Eisenbahn von Kitzingen nach Rottendorf zum Anschluß an die Westbahn und südwärts an die von Nürnberg oder Ansbach geplante Bahn⁴⁾. Die Staatsregierung ließ sich Zeit. Die finanzielle Lage ließ weder einen Staatsbahnbau, noch eine Pachtung der Bahn zu. Andererseits wurde der Bau der Linie Ansbach - Würzburg immer dringender, da die Linie Frankfurt - Stuttgart - Augsburg annähernd 20 Stunden kürzer war als die Strecke Frankfurt - Bamberg - Augsburg. Nur unter größten Opfern war es der Staatsbahn-

1) Siehe: Seite 130

2) Die Interessen der Gemeinden wurden meist von Komitees vertreten, denen fast immer der Bürgermeister angehörte. Die Gemeinden selbst hätten für eine Beteiligung an einem Eisenbahnunternehmen oder für ein Gesuch die Auf-sichtsgenehmigung der Bezirksregierung benötigt.
M-Nürnberg, VI C 3, Nr. 124, 18. Mai 1857, Stadtarchiv Nürnberg

H-6604, 17. Mai 1857

3) H-6604, 18. November 1856, Nr. 4770 der Druckschriften-sammlung des AVM Nürnberg

4) H-6604, 30. Mai 1857

verwaltung bisher gelungen, wenigstens einen Teil dieses Verkehrs für Bayern zu erhalten¹⁾.

Nun bot sich die Verkürzung der Strecken um 29 Stunden an. Die kgl. Staatsregierung war deshalb gewillt, die ganze Bahn auf Staatskosten bauen zu lassen. Allein es fehlten die Mittel. Um die Gemüter einstweilen zu beruhigen, erteilte die Staatsregierung zunächst Ansbach die beantragte Projektierungskonzession für die Strecke von Ansbach nach Würzburg und von Nürnberg nach Ansbach und weiter nach Crailsheim zum Anschluß an die württembergischen Bahnen.

Durch diese Streckenführung wäre Kitzingen ohne Bahn geblieben. Deshalb beantragte das dortige Eisenbahnkomitee mit dem neugegründeten Komitee in Neustadt/Aisch ebenfalls die Projektierungskonzession von Rottendorf über Kitzingen, Mainbernheim, Iphofen, Markt Eimersheim, Rheinfeld, Neustadt, Fürth nach Nürnberg. Zugleich wollte man auch die andere Linie von Kitzingen über Marktbreit, Uffenheim nach Ansbach untersuchen. Die Staatsregierung erteilte auch hierzu die Projektierungskonzession. Sie war ja nicht verpflichtet, nach der Projektierung die Baugenehmigung zu erteilen. Es zeigte sich nämlich bald, daß die Wirtschaftskrise in Bayern schneller überwunden werden konnte als in den nord-deutschen und rheinischen Industriezentren. Dies erklärt sich einmal aus der überwiegenden Agrarstruktur Bayerns, zum anderen durch den raschen Ausbau der Ostbahn, die auch während der Krise weiterhin Bauarbeiter und Zulieferer be-

1) Die Staatsbahn hatte auf ausländische Sendungen Tarifiermäßigungen von 30 bis 50 Prozent gewährt, oder nur die direkte Entfernung berechnet. So fuhr die bayerische Staatsbahn große Wege umsonst. Die Rendite verschlechterte sich immer mehr. Außerdem schadete dieses System der Wettbewerbsfähigkeit der bayerischen Produzenten und Verfrachter, da diese die tatsächlichen Wege und die höheren Inlandstarife bezahlen mußten. "So war z.B. eine Warensendung von Mainz über Aschaffenburg nach Nürnberg viel billiger ... als dieselbe Sendung von 'Inländern' von Aschaffenburg nach Nürnberg." K.d.Abgt. 1859/61, Sten. Ber. Bd. II, S. 10 ff., S. 21 Vgl.: Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 1288

schäftigte. Der Wohlstand des Landes stieg nun während der folgenden Jahre sicher und stetig. Handel und Wandel blühten, der Verkehr und damit die Einnahmen der Bahnen nahmen zu. Die Rentabilität der bestehenden Linien hob sich schnell. Die Bahnen warfen fast durchwegs noch einen Überschuß über die planmäßige Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnanleihen ab¹⁾.

Kein Wunder, daß man im Landtag von 1859 dem Staatsbahnprinzip nicht mehr so feindlich gegenüberstand wie 1855/56. Obwohl der Staat auch jetzt noch nicht in der Lage war, selbst neue Bahnen zu bauen, war die Staatsregierung zuversichtlicher geworden. Bald schon würde man neue Linien bauen können.

Das Bedürfnis nach neuen Strecken wurde immer größer. "Die völlig geänderten Verkehrsverhältnisse übten auf die Entwicklung von Handel, Gewerbe und Industrie in Bayern einen hervorragenden Einfluß aus durch Schaffung früher ungeahnter Absatzgebiete für Rohstoffe und Fabrikate, durch den großen Bedarf an Baumaterialien und -geräten und Betriebsmitteln."²⁾ Man erkannte selbst in den kleinsten Orten, daß Eisenbahnen wirtschaftliche Vorteile, ja selbst Vorteile für die Kultur brachten³⁾.

Die Flut der Bittschriften schwoll deshalb in den Jahren 1859 bis 1861 gewaltig an. Jedes Dörfchen beanspruchte eine Bahn, natürlich nach Möglichkeit eine Hauptbahn. "Jeder Ort bewies, daß die größten Vorteile und die beste Rentabilität für die zu erbauende Bahn damit verbunden wäre, daß ein kleiner Umweg sich durchaus rechtfertige"⁴⁾. Gerade Umwege aber konnte und wollte man damals nicht mehr machen. Es hatte sich nämlich herausgestellt, daß man nicht mehr eine

1) Vgl.: Schäfer, O., a.a.O., S. 182

2) Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 1286 f.

3) K.d.Abgt. 1859/61, Beil. Bd. IV, S. 167

Sten. Ber. Bd. I, S. 165 ff.

4) Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 1287, Fußnote

Bahn zur Erschließung eines Landes bauen konnte, die gleichzeitig dem Durchgangsverkehr dienen sollte. Die Angrenzestaaten hatten auch Bahnen gebaut, deren Weg um Bayern oftmals kürzer war als durch Bayern. So blieb der bayerischen Staatsregierung nichts anderes übrig, als möglichst rasch für durchgehende Linien zu sorgen, während der lokale Bedarf durch den Bau von Pachtbahnen befriedigt werden sollte¹⁾.

Die neuen Grundsätze zeigten sich auch bei der Planung der Strecke Ansbach - Würzburg. Die im Auftrage der Stadt durchgeführte Projektierung hatte nämlich ergeben, daß die Bahn über Windsheim bei einem Kostenaufwand von 16.225.000 fl. beinahe 7 Wegstunden länger werden würde als die Landstraße von Ansbach nach Würzburg. Dabei wäre der Streckenvorteil gegenüber der bereits erwähnten württembergischen Konkurrenzstrecke zu sehr geschmälert worden. Immer mehr trat deshalb der Plan einer direkten Verbindung der Städte Ansbach und Würzburg hervor, wodurch wohl die Strecke Ansbach - Würzburg verkürzt, andererseits aber der Anschluß Nürnbergs an diese Bahn teurer und vor allem länger geworden wäre.

Das Eisenbahnkomitee in Nürnberg erkannte dies und nahm mit Zustimmung der an der direkten Bahn Nürnberg - Würzburg interessierten Orte Aschaffenburg, Lauf, Hersbruck, Sulzbach Verbindung mit Kitzingen auf, das die Projektierungskonzession besaß. Die Geländeuntersuchung schritt rasch voran. Bereits am 16. Juli 1860 konnten die Eisenbahnkomitees von Nürnberg, Fürth, Würzburg und Kitzingen um die Baukonzession für die Pachtbahn von Nürnberg direkt nach Würzburg eingeben²⁾.

Dieser Antrag kam zu früh. Die kgl. Verkehrsanstalten hatten immer wieder betont, daß eine Bahn von Nürnberg nach Würzburg erst dann gebaut werden könne, wenn auch Ansbach-Würzburg gebaut werde. Da man aber dazu noch keine Mittel

1) K.d.Abg. 1859/61, Beil. Bd. IV, S. 167 ff.

2) H-66o5, 1. Mai 1860, 16. Juli 1860

hatte, sollte der Bau der Bahn - auch als Pachtbahn - auf unbestimmte Zeit zurückgestellt werden. In der Zwischenzeit wollte man Nürnberg und Würzburg, die im Landtagsabschied vom 25. Juli 1850, § 21, Ziffer 3, genehmigten Tarifermäßigungen weiter zugestehen¹⁾.

Der Landtag von 1861 rückte näher. Die Bittschriften mehrten sich. Um den zum großen Teil unzweckmäßigen Vorschlägen Einhalt zu gebieten und Ordnung in die Projekte zu bringen, legte die Staatsregierung einen Gesetzentwurf vor, "die Vervollständigung und Ausdehnung der bayerischen Staatseisenbahnen betreffend"²⁾. Nach diesem Gesetzentwurf sollten als erste und wichtigste Abkürzungslinien eine Bahn von Ansbach nach Würzburg, eine Bahn von Nördlingen an die Landesgrenze und schließlich eine direkte Bahn von München nach Ingolstadt als militärische Strecke gebaut werden³⁾.

Es fehlte die von Nürnberg geforderte Abkürzungslinie von Nürnberg nach Würzburg. Doch konnte diese Bahn auf Betreiben des Abgeordneten von Schlör ebenfalls in den Gesetzent-

- 1) Unterdessen trat der durch die neue Linienführung umgangene Ort Windsheim mit einem neuen Projekt hervor. In einer Denkschrift vom Januar 1861 schlug das dortige Komitee statt der geplanten direkten Linie eine Eisenbahn von Ansbach über Oberdachstetten - Oberzenn nach Nürnberg vor, während die Anschlüsse nach Würzburg von Oberdachstetten über Burgbernheim, Rudolzhofen, Uffenheim, bzw. Oberzenn über Windsheim, Uffenheim hergestellt werden sollten. Diesen Plan bekämpften die Städte Nürnberg, Fürth, Neustadt und Kitzingen wiederum in einer Denkschrift. Sie sprachen sich für die direkte Verbindung der Orte Ansbach, Nürnberg, Würzburg aus.
H-6606, nach 17. Mai 1861
- 2) K.d.Ab. 1859/61, Sten. Ber. Bd. II, S. 48, 133
Weitere Projekte in Franken, siehe: H-6606, Juli, August 1861; H-6609 und Kammerberichte
- 3) Gleichfalls wurden Doppelgleise für die verkehrsreichsten Strecken: München - Großhesselohe, Nürnberg - Fürther Kreuzung, Pasing - Augsburg und Hof - sächsische Grenze beantragt und genehmigt. Die Regierung hatte auch ein Doppelgleis Hof - Marktschorgast beantragt. Doch die Kammer lehnte diesen Antrag ab, da sie befürchtete, daß durch die Ostbahnstrecke von Weiden nach Bayreuth und Eger ein Großteil des Staatsbahnverkehrs abwandere.
Vgl.: Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 1290

wurf aufgenommen werden.

Während die Notwendigkeit der Linie Würzburg - Ansbach im Landtag widerspruchslos anerkannt wurde, kam es wegen der anderen Linien zu heißen Auseinandersetzungen. Kitzingen wollte, daß die Hauptbahn Nürnberg - Würzburg durch die Stadt geführt werde, während die Mehrheit der Abgeordneten, wegen der damit verbundenen Kosten, für einen Anschluß Kitzingens durch eine Zweigbahn war. Da die Stadt nicht nachgab, wurde der Bau der Linie Nürnberg - Würzburg mit einer Mehrheit von nur einer Stimme abgelehnt. Diese Mehrheit war zu gering. Insbesondere Nürnberg drängte. So wurde ein neuer Antrag eingebracht. Nach diesem sollten der Staatsregierung die Mittel für die Bahn genehmigt werden, ohne daß die Linienführung genau bestimmt wurde. Vielmehr sollte die Staatsregierung diese auf Grund eingehender Untersuchungen nach eigenem Ermessen bestimmen. Nun stimmte die Mehrheit der Kammer zu¹⁾.

In den Besprechungen über den Anschluß in Nördlingen wurde wiederum, wie bereits 1844, eifersüchtig auf den Verkehr hingewiesen, den Württemberg durch die nun verkürzte Verbindung nach Ulm gewinnen würde. Andererseits wurde aber nicht verkannt, daß mit den geringen Kosten von nur 1 Mill. fl. ein wichtiger Anschluß nach Stuttgart geschaffen werde, von dem man einen Verkehrszuwachs durch Frachten nach Leipzig erhoffte. So wurde auch dieser Antrag angenommen²⁾.

Nur der von der Staatsregierung geförderte Bau einer Bahn von München nach Ingolstadt wurde abgelehnt. Es zeigte sich nämlich, daß die Staatsregierung mit dieser Strecke weniger die angegebenen strategischen Ziele verfolgte, als vielmehr

1) Auf Einspruch der Stadt Kitzingen und auf Grund ihrer Anträge wurde die Bahn später doch über Kitzingen gebaut. Die betriebstechnischen Schwierigkeiten zeigten sich bald. So mußte die Steigung bei Kitzingen durch Vorspann überwunden werden, bzw. man mußte die Züge verkürzen.

Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 1292

I-MI-66729, HStA München

2) K.d.Abg. 1859/61, Beil. Bd. V, S. 33, S. 315

die damals 15.000 Einwohner zählende Stadt Ingolstadt besser an München anschließen wollte. Hierfür hatten die Abgeordneten kein Verständnis. Auch als die Staatsregierung die Möglichkeit vorschlug, die Bahn einst nach Gunzenhausen weiterzuführen, fand sich keine Mehrheit in der Kammer. Vielmehr wurde die Staatsregierung aufgefordert, dem nächsten Landtag nähere Erhebungen vorzulegen, wie die Landesfestung Ingolstadt am günstigsten an das bayerische Eisenbahnnetz angeschlossen werden könne¹⁾.

Nürnberg sah diese günstige Gelegenheit, noch einen wichtigen Anschluß zu erhalten. Man wollte der Staatsregierung zuvorkommen und diese - wie bei der Linie nach Würzburg - veranlassen, nach dem Wunsche Nürnbergs zu bauen.

Bereits am 9. November 1861 bildete sich in Nürnberg unter dem Vorsitz von Cramer-Klett ein aus 24 Personen bestehendes Konsortium, das neben der Bahn nach Ingolstadt auch eine Bahn von Nürnberg nach Crailsheim projektieren wollte. Dabei sollten die Kosten von rund 40.000 fl. durch Aktien zu je 500 fl. aufgebracht werden²⁾.

Neben Nürnberg waren aber auch noch andere Städte an dem Bahnbau interessiert. Schon bald schloß sich der Kaufmann Ley aus Fürth und die Stadt Eichstätt an. Beide neuen Mitglieder wollten ihre Interessen wahren³⁾. Dieses Konsortium gab am 23. April 1862 um die Projektierungskonzession für die Strecke von Nürnberg nach Ingolstadt, bzw. München ein, und am 5. Mai 1862 um die gleiche Genehmigung für die Bahn über Fürth nach Crailsheim.

Beide Projekte wurden jedoch damals von der Staatsregierung abgelehnt, da das Interesse des Staates einen Staatsbahnbau erforderte. Man betonte, daß bei der Ingolstädter Bahn stra-

1) K.d.Abg. 1859/61, Sten. Ber. Bd. I, S. 140;

Bd. II, S. 394

K.d.R. 1859/61, Sten. Ber. Bd. II, S. 100, S. 409 f.

Vgl.: Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 1293

2) M-Fürth, Fach 69, Nr. 26, 9. November 1861, Stadtarchiv Fürth

3) Akten des Komitees in Nürnberg, VI C, Nr. 163, Stadtarchiv Nürnberg

tegische und bei der Crailsheimer Bahn internationale Rücksichten im Vordergrund stünden, bei deren Beurteilung sich die Staatsregierung volle Freiheit wahren müsse¹⁾.

Für Nürnberg war es wichtig, daß die Strecke von Ingolstadt nach Nürnberg möglichst gerade nach Nürnberg geführt würde, so daß der eventuelle Bau einer Linie von Ingolstadt über Ansbach nach Würzburg nicht viel länger werden würde, als die geplante Strecke von Ingolstadt über Nürnberg direkt nach Würzburg. Dies wollte man dadurch erreichen, daß man als Endpunkt der neuen München - Ingolstädter Bahn nicht Nürnberg, sondern Bayreuth vorschlug. Dadurch konnte man auch gleichzeitig die Abgeordneten Oberfrankens gewinnen, die schon seit langem versuchten, Bayreuth an eine Hauptbahn anzuschließen. Andererseits aber war Ansbach in der vorteilhafteren Lage. Wie bereits erwähnt, benötigte die Staatsbahn einen kurzen Anschluß nach Würzburg und Frankfurt. Sie hatte schon die Strecke Ansbach - Gunzenhausen in Betrieb, und die Strecke Ansbach - Würzburg war bereits genehmigt.

Welcher Plan würde die Oberhand behalten? Cramer-Klett setzte sich in der Kammer und im Reichsrat für Nürnberg ein. Das genügte Bürgermeister Sailer nicht, er vergrößerte das Komitee und ließ durch die Gemeindebevollmächtigten, den Handels- und Gewerberat Petitionen über Petitionen abfassen²⁾.

Der Landtag von 1863 kam. Auftragsgemäß legte die Staatsregierung einen Gesetzentwurf vor, der in Ziffer 2 den Bau einer Eisenbahn von München über Ingolstadt, Eichstätt und

1) Anscheinend war die Ablehnung nicht bekannt geworden. Jedenfalls versuchten auch weiterhin die an der Bahnstrecke interessierten Orte, wie z.B. Zirndorf, sich zu beteiligen. Sogar die Stadt München bot 3.000 fl. zu den Projektierungskosten an, wozu die Regierung von Oberbayern die Kuratelgenehmigung erteilte, obwohl die Projektierungskonzession von der Staatsregierung längst abgelehnt worden war.

Akten des Komitees in Nbg., VI C, Nr. 163, 24. Mai 1862 ff.

2) Cramer-Klett schied aus Verärgerung über diese eigenmächtigen Schritte Sailers sogar für kurze Zeit aus dem Komitee aus.

Akten des Komitees in Nbg., VI C, Nr. 163, 3. Juli 1863
Stadtarchiv Nürnberg

Weißenburg nach Pleinfeld mit einer Abzweigung von Treuchtlingen nach Gunzenhausen vorsah. Außerdem sollte ein zweites Gleis von Pleinfeld nach Nürnberg gebaut werden¹⁾.

Nürnberg hatte also fast das erreicht, was es wollte. Wohl wurde ein Anschluß nach Gunzenhausen vorgeschlagen, jedoch nur als Zweigbahn.

Die Stimmung der Abgeordneten hatte sich nämlich geändert. Während man noch 1861 nur die absolut kürzeste Linie genehmigen wollte, hatte man inzwischen erkannt, daß man durch geringe Abweichungen von diesem Prinzip die Rentabilität der betreffenden Bahnen wesentlich beeinflussen konnte²⁾.

So kam es, daß bei den Beratungen der Linie München - Ingolstadt - Nürnberg lokale Interessen wiederum stark ins Gewicht fielen³⁾. Besonders Ansbach, wie auch die Staatsbahn, waren für eine Linie Ingolstadt - Gunzenhausen - Pleinfeld, die im Gegensatz zu der von Nürnberg vorgeschlagenen Strecke über Eichstätt - Pleinfeld durch das Umgehen von Eichstätt billiger und kürzer gebaut werden konnte.

Diese Bahnführung war für Nürnberg nachteilig. Die mit der Stadt sympathisierenden Abgeordneten beeilten sich deshalb darauf hinzuweisen, daß der Minderaufwand von 1,5 Mill. fl. in keinem Verhältnis zur Verlängerung der Strecke nach Nürnberg mit 5 Stunden wäre. Um den Ansbacher Plan scheitern zu lassen, schlugen die Nürnberger Abgeordneten als Gegenplan eine Bahn von Ingolstadt über Beilngries, Neumarkt, Altdorf nach Nürnberg vor, die jedoch andererseits nicht die Zustimmung der Kammermehrheit finden konnte⁴⁾. Vielmehr vertrat

1) K.d.Abg. 1863/65, Beil. Bd. I, S. 89 ff.

2) Siehe: Röckl, Alois, Über die Vervollständigung des bayrischen Eisenbahnnetzes, München 1865

3) K.d.Abg. 1863/65, Sten. Ber. Bd. I, S. 395 ff.

4) K.d.Abg. 1863/65, Sten. Ber. Bd. I, S. 104, 117, 151, 487; Beil. Bd. IV, S. 107

Mit der Strecke über Altdorf wollte man gleichzeitig die Staatsregierung veranlassen, die Bahn weiter nach Bayreuth zu bauen. Das Bahnbauprojekt Nürnberg - Bayreuth konnte aber, wie 19 Ergänzungsanträge zum Gesetzentwurf und 91 sonstige Bauanträge, nicht mehr in der Kammer behandelt werden.

K.d.Abg. 1863/65, Beil. Bd. IV, S. 94

K.d.R. 1863, Bd. I, S. 295 f.

die Kammer die Ansicht, daß die Streckenführung, die auch die geringsten Kosten und den größten volkswirtschaftlichen Nutzen biete, die von der Staatsregierung vorgeschlagene Linie von Ingolstadt nach Treuchtlingen und Pleinfeld und andererseits nach Gunzenhausen sei. Ein direkter Anschluß Eichstätt an die Hauptbahn war damit wegen der schwierigen Geländeverhältnisse und der großen Kosten nicht möglich geworden¹⁾.

So wurde die Strecke wie vorgeschlagen genehmigt. An einen Bahnbau war aber zunächst nicht zu denken. Vielmehr mußten erst noch die 1861 beschlossenen Bahnen gebaut und ältere Strecken erneuert werden. Das blieb bis 1866. Für die Strecke Ingolstadt - Nürnberg wurden lediglich die Vorarbeiten ausgeführt²⁾.

Während die Staatsregierung keine neue Bahnlinien plante, versuchte die Bevölkerung Bayerns immer wieder neue Strecken anzuregen. Zahlreiche Bittschriften liefen bei der Kammer und der Staatsregierung ein. Dies führte dazu, daß die Abgeordneten eine Vorlage über ein vollständiges Eisenbahnnetz forderten, das dem nächsten Landtag vorgelegt werden sollte³⁾.

Die bayerische Staatsregierung hatte jedoch zunächst andere Sorgen. Die gespannte politische Lage und der für Bayern unglückliche Krieg von 1866 ließen keine neuen Pläne entstehen. So standen im Landtag von 1867 nur die beiden Bahnstrecken Schweinfurt - Kissingen (- Meiningen) und Holzkirchen - Miesbach - Hausham - Schliersee zur Debatte⁴⁾. Das genügte den Abgeordneten nicht. Der bereits in der letzten Kammerperiode geforderte Gesetzentwurf über ein vollständiges Eisenbahnnetz stand noch aus. Nun sollte dieser Entwurf dem nächsten Landtag vorgelegt werden. Es war natürlich un-

1) Näheres: Maier, Ottmar, Der Anschluß Eichstätt an das bayerische Eisenbahnnetz, in: Sammelblatt des historischen Vereins Eichstätt, Jg. 1929, S. 1 ff.

2) K.d.Abg. 1866/68, Sten. Ber. Bd. I, S. 249 f.

Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 1307 f.

3) K.d.Abg. 1863/65, Beil. Bd. VI, S. 368

4) Näheres: Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 1310 ff.

möglich, alle Einzelwünsche auch nur annähernd zu berücksichtigen. Vielmehr wollte man ein für Bayern zusammenhängendes Eisenbahnnetz schaffen, das Fehler und Lücken verbessern, bzw. neue und wichtige Bahnverbindungen herstellen sollte¹⁾.

- 1) Um den lokalen Bedürfnissen soweit als möglich gerecht zu werden, sollte die Staatsregierung Zweigbahnen bauen. Allerdings mußten die beantragenden Gemeinden hierfür genausoviel leisten, wie für eine Vizinalstraße. Der Gesetzentwurf für ein Vizinalbahngesetz wurde ebenfalls 1868 der Kammer vorgelegt, dann aber wegen des außergewöhnlichen Umfangs und der Fülle der beantragten Linien erst 1869 genehmigt.
K.d.Abg. 1868/69, Beil. Bd. I, S. 288
Gesetz vom 29. April 1869, Art. 2, abgedruckt in:
Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 417 f.
Auf Grund dieses Vizinalbahngesetzes wurde die Bahnstrecke von Wiesau nach Tirschenreuth gebaut. Die Gemeinde Tirschenreuth hatte 1867 versucht, eine Zweigbahn nach Wiesau zu erhalten. Die Ostbahn lehnte dieses Gesuch jedoch ab. Die Rentabilität der Bahn schien zu gering.
Erst als das Vizinalbahngesetz eine Beteiligung der betreffenden Gemeinden vorsah, kam es am 25. August 1869 zu einer Vereinbarung zwischen Tirschenreuth und der Ostbahn, nach der die Stadtgemeinde Tirschenreuth die Kosten des Grunderwerbs und der Erdarbeiten in Höhe von 62.000 fl. übernahm. Außerdem wollte Tirschenreuth erst dann eine bis zu 5 prozentige Verzinsung ihres eingebrachten Kapitals erhalten, wenn das von der Ostbahn verwendete Bau- und Betriebskapital in Höhe von 248.000 fl. eine Verzinsung von 5 1/2 Prozent erbrächte. Eigentümer der Bahn sollte die Ostbahn sein. Die Ostbahn finanzierte die Strecke aus Finanzgewinnen, während Tirschenreuth 70.000 fl. von der Bayerischen Hypotheken- und Wechsel-Bank aufnahm, für deren Verzinsung und Tilgung der Lokalmalzaufschlag vorgesehen war.
Die 11 km lange Bahn konnte erst am 10. November 1872 eröffnet werden, da die Ostbahn den Bau so lange verzögerte. Näheres: K.d.Abg. 1866/69, Sten. Ber. Bd. II, S. 440 f.; Bd. VI, S. 317; Bd. V, S. 32, 595; H-6700
Überhaupt wollte die Ostbahn nach Möglichkeit keine Zweigbahn bauen. Man meinte, dieser örtliche Verkehr würde sowieso den Hauptstrecken zufließen. Dies zeigte sich auch bei den Anträgen Altdorfs, das seit 1867 laufend um eine Vizinalbahn nach Feucht nachsuchte. Die Ostbahn lehnte immer ab. Der Bau und Betrieb durch die Staatsbahn kam nicht in Frage, da die Bahn in die Ostbahnstrecke Regensburg - Nürnberg einmündete. Erst nach der Verstaatlichung der Ostbahn konnte die Linie als Vizinalbahn gebaut werden. Sie wurde am 15. Oktober 1878 eröffnet.
Näheres: H-6548; H-6700; Verw.R.-1444

1868 wurde der gewünschte Gesetzentwurf im Landtag eingebracht. Er sah zwei für unseren Betrachtungsraum wichtige Bahnen vor. Einmal sollte die Strecke von Nürnberg über Ansbach zur Grenze bei Crailsheim gebaut werden, zum anderen war auch eine Eisenbahn von Nürnberg nach Bayreuth vorgesehen. Dies waren alles Projekte, die schon lange bekannt waren¹⁾.

Da der gesamte Gesetzentwurf wegen seines Umfanges von 19 Linien sehr ausgedehnte Debatten erwarten ließ, wurde seine Beratung bis 1869 zurückgestellt.

In der Zwischenzeit waren weder die Gemeinden, noch die Staatsregierung untätig. Nachdem das Nürnberger Projekt einer Bahn von Nürnberg nach Crailsheim 1862 an den beschränkten Staatsmitteln gescheitert war, ließ die bayerische Staatsregierung 1864 die ganze Strecke projektieren, ohne die Ergebnisse bekannt zu geben. Diese konnten aber auf die Dauer nicht verborgen bleiben, besonders, da die Strecke der damaligen, verkehrspolitischen Ansicht gemäß von Nürnberg direkt über Ansbach nach Crailsheim ging. Schnelldorf sollte Wechselstation werden.

Diese Linienführung berücksichtigte nicht die Interessen der Orte Feuchtwangen, Leutershausen und Fürth. In verschiedenen Eingaben suchten diese Gemeinden zunächst bei der bayerischen Staatsregierung um eine Änderung nach. Doch die kgl. Verkehrsanstalten waren auch aus Kostengründen weiterhin für die kürzeste Strecke²⁾.

Am 12. Dezember 1868 wurde der Staatsvertrag mit Württemberg geschlossen³⁾. Im folgenden Jahr ging das bereits erwähnte Gesetz über die Vervollständigung der bayerischen Eisenbahnen durch die Ausschüsse. Hier setzte die Stadt Fürth ihren ganzen Einfluß ein und erreichte schließlich,

1) K.d.Abg. 1866/68, Beil. Bd. III, S. 405 ff.
Sten. Ber. Bd. V, S. 490 ff.

2) H-6603, 11. September 1867

3) A-5337, 12. Dezember 1868

daß der damalige Handelsminister von Schlör ihr jede mögliche Berücksichtigung zusicherte¹⁾. Als auch die Kammer diese Bahn genehmigte, schien Fürth gewonnen zu haben²⁾.

Noch stand aber die Detailprojektion aus.

Ohne das Ergebnis der näheren Untersuchung abzuwarten, hatte die Stadtgemeinde Fürth durch ihren Techniker ein Projekt für die Führung der Nürnberg - Crailsheimer Bahn über Fürth anfertigen lassen, und diese Untersuchung am 12.

Oktober 1870 dem Handelsministerium übergeben. Dieser Schritt wurde notwendig, da sich in der Nürnberger Presse die Stimmen für eine direkte Bahn nach Ansbach mehrten.

In Nürnberg hatte man inzwischen erkannt, daß durch die immer wieder angeregte Aufhebung der Fürther-Kreuzung und durch den direkten Anschluß Fürths an die Süd-Nordbahn die Gefahr bestand, daß die Güter von Leipzig direkt über Fürth nach Württemberg geleitet werden, ohne Nürnberg zu berühren.

Noch bestand das gemeinsame Komitee der Städte Nürnberg und Fürth. Doch am 18. April 1871 bat Lothar Faber aus Stein, den zukünftigen Komiteesitzungen beigezogen zu werden. Er legte eine Schrift vor, in der er den Bau der Eisenbahn von Nürnberg über Stein nach Ansbach vorschlug. Fürth sollte unberücksichtigt bleiben. Als der Nürnberger Ehrenbürger auch bei der nächsten Komiteesitzung am 6. Mai 1871 anwesend war, fand die unvermeidliche Auseinandersetzung statt. Faber legte dar, daß die Mitglieder des Steiner Eisenbahnkomitees vor kurzem in München waren. Man erfuhr dabei, daß die kgl. Verkehrsanstalten der Ansicht waren, daß eine Bahn

1) Auch in der öffentlichen Sitzung vom 4. März 1869 stellte der Berichterstatter von Crämer fest, daß die Staatsregierung in Bezug auf die Führung der Nürnberg-Crailsheimer-Bahn über Fürth sehr günstige Zusagen gemacht habe.

K.d.Abg. 1868/69, Sten. Ber. Bd. I, S. 543

2) K.d.Abg. 1868/69, Sten. Ber. Bd. V, S. 599 ff.

Gesetz vom 29. April 1869, Art. III, Ziffer 2, abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 417 f.

Danach wurden 12,5 Mill. fl. für den Bahnbau bewilligt.

über Fürth "nie in Aussicht genommen worden sein"¹⁾.

Zunächst konnte man das in Fürth nicht so recht glauben. Erst als Lothar Faber in der Sitzung vom 6. Juli 1871 einen Privatbrief des Generaldirektionsrates Röckl vorlegte, wurde die Situation klar. Röckl führte nämlich aus, daß der Bau über Fürth wegen der namhaften Verlängerung der Strecke nicht ausführbar sei. Das gemeinsame Komitee zwischen Nürnberg und Fürth wurde aufgelöst²⁾.

Nun begann ein Wettlauf um die Bahn. Warum sollte die Bahn nicht von Fürth nach Ansbach führen? Sowohl Nürnberg, als auch Fürth reichten Bittschriften ein. Die Stadt Fürth verwies dabei immer wieder auf ihre kommerziellen Interessen und auf die Raumnot des Nürnberger Bahnhofes, die sich besonders im Krieg gegen Frankreich bemerkbar machte, während Nürnberg auf die Kürze der Strecke nach Ansbach hinwies und somit die Meinung der Verkehrsanstalten vertrat, die für eine direkte Linie waren³⁾.

Der Streit ging hin und her. Die Verkehrsanstalten unter ihrem Referenten Röckl sprachen sich weiterhin für die direkte Linie aus. Von Schlör und die meisten Abgeordneten wollten die Bahn über Fürth. Doch von Schlör war nicht mehr Handelsminister. Als sich auch das neu verantwortliche Außenministerium für die direkte Linie aussprach, stimmte König Ludwig II. zu⁴⁾. Bereits am 1. Juni 1875 konnte die Strecke eröffnet werden⁵⁾.

Nun stand nur noch die im Gesetzentwurf von 1868 genannte

1) H-5335, 25. Juli 1872

2) M-Nürnberg, VI C III, Nr. 193, Stadtarchiv Nürnberg
H-5335, 11. Oktober 1871 ff.

3) H-6603, 6. Oktober 1871
H-5335, 24. Februar 1872

4) A-5337, 7. Dezember 1872

5) K.d.Abg. 1871/72, Sten. Ber. Bd. II, S. 190 ff.
Fürth hatte noch versucht, durch eine Zweigbahn Anschluß an die Crailsheimer Linie zu erhalten. Obwohl die Verkehrsanstalten für die Strecke von Fürth nach Stein nur 370.000 fl. einschließlich des Fahrmaterials ansetzten, wurde diese Bahn nicht gebaut.
A-5337, 5. Juli 1873 ff.

Bahn von Nürnberg nach Bayreuth aus. Bevor man aber diese näher beraten konnte, kam es in der Kammer der Abgeordneten wegen der von der Ostbahn projektierten Linien zu den heftigsten Auseinandersetzungen.

9. Kapitel: Die Bayerische Waldbahn

Die Ostbahngesellschaft hatte kaum 1865 die Linie nach Eger fertiggestellt, da traten schon wieder neue Aufgaben an sie heran¹⁾.

Obwohl sich die großen Hoffnungen nicht ganz erfüllten, durch die neueröffnete Strecke Leipzig - Eger - Schwandorf - München einen Großteil des Nord-Süd-Verkehrs zu gewinnen²⁾, ließen es doch der wirtschaftliche Erfolg und der wachsende Verkehr der Ostbahn angezeigt erscheinen, die Linienführung des bereits bestehenden Netzes an einigen Stellen zu verbessern. Besonders in der Ost-Westverbindung zwischen Nürnberg und Passau machte sich der Umweg über Amberg und die Spitzkehre bei Geiselhöring immer unangenehmer bemerkbar, so daß die Ostbahn Abhilfe schaffen wollte. Daneben drängte die Bevölkerung Niederbayerns immer heftiger zum Bau neuer Linien in ihrer Provinz, die nur durch die Strecken Regensburg - Passau und Regensburg - Landshut gleichsam am Rande berührt wurde³⁾.

Die Forderungen Niederbayerns waren bis jetzt immer übergangen worden. Weder die Staatsbahn, noch die Ostbahn wollten den Bau der gewünschten Süd-Nordverbindung zwischen Rosenheim und der Donau übernehmen, da die Baukosten im Verhältnis zu dem zu erwartenden Verkehr zu hoch erschienen. Wandten sich die niederbayerischen Abgeordneten an die Staatsregierung und baten um neue Bahnen, so wurde ihnen

1) 1865 wurden ebenfalls die beiden kurzen Hafenbahnen zur Donaulände in Regensburg und Passau erbaut. Sie dienten, wie noch heute, nur dem Güterverkehr.
H-6990

2) Man sah in ihr "die absolut kürzeste Linie zwischen Ostsee und der Adria, die jede andere Konkurrenz ausschließen wird".
Born, Eduard, a.a.O., S. 8

3) K.d.Abgt. 1863/65, Sten. Ber. Bd. III, S. 108

mitgeteilt: "Ihr gehört ins Gebiet der Ostbahn!"¹⁾ Die Ostbahn aber konnte diese Linien nicht bauen, da sie als Privatgesellschaft noch stärker als die Staatsbahn auf die Rentabilität ihrer Strecken achten mußte²⁾.

Als die Staatsregierung auf das vielfältige Drängen der niederbayerischen Abgeordneten sich anschickte, in Verbindung mit der Neuprojektierung der Linie Rosenheim - München³⁾, die durch den gesteigerten Verkehr über den Brenner erforderlich wurde, von staatswegen eine Bahnlinie Rosenheim - Mühldorf nach Landshut (bzw. nach Straubing oder Geiselhöring) zu planen, da wurde das Interesse des Verwaltungsrates der Ostbahn geweckt⁴⁾.

Die Gesellschaft befürchtete, daß die Staatsbahn durch Tarifiermäßigungen versuchen würde, den Verkehr auch von der Strecke Landshut - München abzuzweigen, was ihr auch ohne Ermäßigung bezüglich der Frachten nach Italien über Rosenheim - Kufstein gelungen wäre, da die Strecke Landshut - Rosenheim kürzer ist als Landshut - München - Rosenheim. Der Verwaltungsrat der Ostbahn beeilte sich deshalb, eigene Vorschläge zu unterbreiten⁵⁾.

Unter dem 24. Januar 1868 suchte er bei der bayerischen Staatsregierung um die Projektierungskonzession für folgen-

1) K.d.Abg. 1868/69, Beil. Bd. V, S. 421

In Wirklichkeit gab es keine bestimmte Gebietsaufteilung zwischen Ost- und Staatsbahn. Die Ostbahn hatte nur ein Vorrecht, wenn Bahnen gebaut wurden, die eine ihrer Strecken berührten.

Siehe hierzu: Konzession vom 12. April 1856, § 3, Absatz II, abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 391 ff.

2) Als Folge des Konkurrenzkampfes zwischen der Staats- und der Ostbahn baute die Staatsbahn auch nur rentable Linien. Verstärkt wurde dieses Trachten dadurch, daß die Staatsbahn alle zum Bahnbau aufgenommenen Kredite aus der Bahnrente selbst verzinsen mußte.

Siehe: Gesetz vom 29. April 1856, Die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen betreffend, Artikel 5, abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 419

3) Die alte Bahn ging über Holzkirchen und ließ, durch das schwierige Terrain bedingt, einen zweigleisigen Ausbau nicht wirtschaftlich erscheinen.

4) K.d.Abg. 1868/69, Sten. Ber. Bd. V, S. 599 ff.

5) Siehe hierzu: Schlör, Gustav von, Die Entwicklung der bayerischen Ostbahnen auf der Grundlage des Gesetzes vom 29. April 1868, München 1873

de Linien nach:

1. Landshut - Rosenheim
2. Regensburg - Nürnberg direkt
3. Regensburg - Ingolstadt - Donauwörth¹⁾.

Die Staatsregierung lehnte insbesondere das Projekt Regensburg - Ingolstadt ab. Sie hätte dadurch der Ostbahn die Mittel in die Hand gegeben, den Ost-Westverkehr stärker an ihre Bahnen zu binden. Diese Linie sollte die Staatsbahn bauen.

Aber auch die Verbindung Landshut mit Rosenheim wollte man nicht genehmigen, weil diese Strecke nicht im Interesse Niederbayerns sei²⁾. Stattdessen schlug die Staatsregierung der Ostbahn vor, doch von Mühldorf nach Vilshofen zu bauen, ein Vorschlag, den die Ostbahn ablehnen mußte. Man meinte damals, daß sich der Bau nie rentieren würde. Lieber wollte man dann gleich von Landshut nach Rosenheim und von Landshut durch das Vilstal nach Vilshofen bauen³⁾.

Zunächst kam keine Einigung zustande, da die in Niederbayern einzuschlagende Richtung im starken Maße von der geplanten Weiterführung nach Norden abhing. Wie bereits erwähnt, wollte die böhmische Westbahn und die Elisabethbahn ihre Zustimmung zum Ostbahnbau nach Eger nur dann geben, wenn gleichzeitig die Strecke Cham-Passau durch eine Bahn von Cham nach Straubing verkürzt werde. Da die Ostbahn zunächst nicht geneigt war, diese Bahn zu bauen und stattdessen tarifliche Zugeständnisse machte, suchten am 15. Oktober 1861 einige Private unter dem Vorsitz der Freiherren Benedikt und Ferdinand von Poschinger bei der bayerischen Staatsregierung um die Baugenehmigung nach. Sie wollten die Strecke von Passau über Freyung, Zwiesel, Kötzing, Arnschwang zum Anschluß an die

1) II-6636, 24. Januar 1868

2) Die Staatsbahn hätte sie aber bauen dürfen. Die Ostbahn sollte statt dieser Linie von Mühldorf nach Vilshofen bauen.

3) Kurz darauf verkürzte man die Strecke auf Landshut - Kirchseeon zum Anschluß an die projektierte Staatsbahnlinie München - Rosenheim.

Ostbahn bei Furth gegen eine 4 1/2 prozentige staatliche Zinsgarantie bauen¹⁾.

Die Staatsregierung ließ dieses Projekt überprüfen. Es wurde jedoch wegen der auf dieser Strecke auftretenden Steigungen bis zu 1:40 sowohl hinsichtlich der Bau-, als auch der Betriebskosten für eine Staatsgarantie als nicht rentabel genug befunden²⁾.

Ähnlich erging es auch anderen Projekten, welche die Strecke nach dem böhmischen Kohlenrevier verkürzen wollten.

Schon bei der Gründung der Ostbahn versuchten einige böhmisch - bayerische Eisenbahnkomitees mit Unterstützung der fürstlich sigmaringischen Hofkammerverwaltung, die damals in der Kammer der Abgeordneten immer wieder vorgeschlagene Verbindung nach Böhmen, von Landshut direkt über Deggendorf, Zwiesel, Klattau nach Prag zu bauen. Doch der Anschluß sollte nach den Wünschen der Ostbahn in Furth i.W. erfolgen³⁾.

Deggendorf versuchte wenigstens zu einer Anschlußbahn nach Plattling zu kommen. Am 10. Juni 1858 bat die Stadtgemeinde die Ostbahn, eine Bahn von Plattling nach Deggendorf zu bauen. Die Ostbahn lehnte diesen Vorschlag mit der Begründung ab, daß sie zur Zeit nicht in der Lage sei, gleichzei-

1) H-6546, 15. Oktober 1861

2) Nach dieser Ablehnung versuchte man 1867 erneut die Bahnverbindung zustande zu bringen. In einer am 15. Dezember 1867 in München abgehaltenen Versammlung der am Bahnbau interessierten Gemeinden Niederbayerns kam man überein, gemeinsam für eine Linie Passau - Freyung - Schönberg - Zwiesel - Viechtach - Kötzing - Arnschwang (später Cham) zu stimmen. Eine ähnliche Abstimmung wollte man auch am 14. Juli 1861 bezüglich der Bahnlinien zwischen Donau, Isar und Inn erreichen.

A-6090, nach 14. Juli 1871

H-6546, 14. Juli 1871

Siehe hierzu: Die Passauer Druckschrift vom 24. Oktober 1867, Nr. 1756 der Druckschriftensammlung des AVM Nürnberg

3) Vorstellung vom 14. Dezember 1856, in: A-6090, nach 14. Juli 1871

Sitzungsprotokoll des Verwaltungsrates der Ostbahn, Verw.R.-1014, 23. Dezember 1856 und 1. Februar 1857

tig zwei Bahnen zu errichten. So blieb es Deggendorf überlassen, die Angelegenheit weiter zu verfolgen und sich besonders die zur Planung erforderliche Projektierungskonzession zu verschaffen. Sollte aber ein Bahnbau zustandekommen, so wünschte die Ostbahn den Bau einer stabilen Brücke über die Donau, damit später auch größere Eisenbahnen darüber fahren könnten.

Nach längerem Abwarten, ob nicht trotzdem die Ostbahn diesen Bahnbau übernehme, bat die Stadtgemeinde Deggendorf am 10. Februar 1860 um die Projektierungskonzession auf ein Jahr. Sie wurde ihr von der Staatsregierung auch sofort erteilt¹⁾.

Bei der Projektierung, die mit einem Kostenaufwand von 600 fl. erfolgte, stellte sich heraus, daß die Bahnlinie von Deggendorf ab auf einer längeren Strecke im Überschwemmungsgebiet der Donau und der Isar lag. Der Techniker, der die Projektion durchführte, hielt deshalb die Anlage eines hohen Bahndammes mit Flutbrücke für nötig, wodurch sich der Kostenvoranschlag derartig erhöhte, daß die Bahn keine entsprechende Rendite mehr versprach. Die Stadtväter beschlossen, die Bahn nicht selbst zu bauen. Stattdessen suchten sie die Ostbahn zu gewinnen. Als diese das Gesuch erneut ablehnte, ließ die Stadtgemeinde Deggendorf das Projekt fallen²⁾. Doch die Bürgerschaft wollte an das Bahnnetz angeschlossen werden. Rührige Männer der Stadt bildeten einen Privatverein, dem Bürgermeister Bamann, die Kaufleute M. Dellefaut, B. Crusilla und J. Nep. Krauth, der Bierbrauer Jos. Platiel, der Papierfabrikant Josef F. Kandler und der Gasthofbesitzer V. Pustet angehörten. Diese Bürger erbat am 20. Juni 1863 die Projektierungskonzession für eine Pferdeeisenbahn, die ihnen auch für ein Jahr erteilt wurde³⁾.

1) H-6591, 31. März 1860

2) Verw.R.-1430, 18. Februar 1861, 22. Februar 1863

3) H-6591, 9. September 1863

Dieser Plan wurde kurz darauf in eine Dampfbahn geändert. Man sah ein, daß Pferdeeisenbahnen nicht mehr zeitgemäß seien.

H-6591, 14. Mai 1864

Die neue Projektierung erfolgte ohne die hohen Dämme und Flutbrücken. Stattdessen sollte ein Reservefond geschaffen werden, der eventuell anfallende Ausbesserungsarbeiten decken sollte.

Wider Erwarten stimmte die bayerische Staatsregierung sehr schnell dem risikoreichen Bau zu, obwohl der Bahnkörper auf einer weiten Strecke unter dem höchsten Wasserstand lag. Am 18. Februar 1865 erfolgte die Konzession auf 99 Jahre vom Tage der Betriebseröffnung an. Nach dieser Zeit sollte die Bahn dem Staate anheimfallen¹⁾.

Nun mußte das Aktienkapital in Höhe von 300.000 fl. aufgebracht werden. Die Emission erfolgte beim Nürnberger Bankhaus Mayer Kohn binnen 6 Wochen, obwohl mit der Zeichnung bereits 20 Prozent der auf 100 fl. lautenden Aktien eingezahlt werden mußten²⁾. Bereits am 8. März 1866 wurde die 8 km lange Strecke eröffnet.

Zunächst leitete die Deggen Dorf - Plattlinger - Eisenbahngesellschaft die Bahn selbst. Es zeigte sich aber, daß der Betrieb einer so kurzen Strecke zu kostspielig war. Deshalb überließ man ihn im Herbst 1867 der Ostbahn, die ihre Kosten erstattet bekam. Von nun an war der Ertrag befriedigend. In den folgenden Jahren wurde eine Dividende von 5 - 6 Prozent erwirtschaftet³⁾.

Kein Wunder, daß sich diese bereits bestehende Bahn zur Weiterführung durch das Grafingertal über Regen nach Zwiesel, Klattau, Pilsen empfahl. Besonders Zwiesel versuchte, in einem Gesuch diesen Bahnbau zu erreichen⁴⁾. Diese Vorstellung wäre wie viele andere Bittschriften unbeachtet geblieben.

1) Konzession in: Verw.R.-1764, 18. Februar 1865

2) H-6591, 1. April 1865

3) Vertrag vom 1. August 1867, in: Verw.R.-1764
Näheres über die Bahn: Verw.R.-1761, 1764, 1766, 1803, 1804; H-6591
Born, Eduard, a.a.O., S. 8 f.
Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 462 f.

4) Vorstellung vom 26. November 1867, in: A-6090, nach 14. Juli 1871

ben, wenn sich nicht auf österreichischer Seite ein Komitee für die Linie Pilsen - Klattau - Eisenstein gebildet hätte, dem unter anderen der Güteradministrator des Fürsten von Hohenzollern-Sigmaringen und mehrere Wiener Bankhäuser angehörten. Dieses Konsortium erhielt auf seine Bitte die österreichische Projektierungskonzession.

Die bayerische Staatsregierung erkannte die Vorteile dieser Strecke. Sie empfahl der Ostbahn die Projektierung, die diese jedoch ablehnte, da sie immer noch an einen Bau der Linie Straubing - Cham festhielt. So übernahm die Staatsbahn im Auftrage der Staatsregierung die Projektierung. Man wollte wissen, ob die Strecke über Eisenstein technisch möglich war¹⁾.

Die Untersuchung ergab, daß die Bahn von Deggendorf bis zur Grenze etwa 7 Mill. fl. kosten würde. Außerdem würde der Betrieb durch die Steigungen bis zu 1:50 auf fast ein Drittel der Strecke und durch die engen Kurvenradien sehr teuer werden²⁾. Damit hatte diese Linie zunächst keine Aussicht auf Erfolg. Im Frühjahr 1869 wandte sich das Interesse wieder mehr den niederbayerischen Strecken zu.

Die Ostbahn hatte eingesehen, daß sie in Niederbayern Bahnen bauen müsse, um den Verkehr nicht zu verlieren. Doch wollte sie nicht mehr Linien bauen, als unbedingt erforderlich waren und besonders der Strecke Regensburg - Landshut keinen Verkehr entziehen. Am 2. Februar 1869 bat sie deshalb um die Konzession folgender Linien:

1. Von Straubing nach Pilling
2. Von Regensburg direkt nach Nürnberg
3. Von Neufahrn bei Ergoldsbach nach Obertraubling
4. Von Landshut nach Kirchseeon
5. Von Cham nach Straubing
6. Von Vilshofen durch das Vilstal nach Vilsbiburg mit einer

1) H-6919, 1. August 1870

2) A-6090, nach 14. Juli 1871

Abzweigung nach Landshut oder Schwaben zum Anschluß an die München-Braunauer Bahn¹⁾.

Während die Linien Regensburg - Nürnberg, Straubing - Pilling und Neufahrn - Obertraubling dringend notwendige Abkürzungslinien waren, stellte die zuletzt genannte Strecke eine Konkurrenzlinie zur Staatsbahn München - Braunau dar²⁾.

Die Staatsregierung lehnte diesen Antrag auch sofort ab und bemerkte, daß sie eine Bahn von Mühldorf nach Straubing für viel geeigneter halte, um den Landstrich zwischen Isar, Donau und Inn zu erschließen, als dies durch die beiden vorgeschlagenen Bahnen der Fall wäre. Gleichzeitig erklärte sich die Staatsregierung bereit, die Genehmigung für die Strecke Mühldorf - Straubing zu erteilen³⁾.

Doch noch ehe ein solches Gesuch vorlag, entstanden im Hinblick auf das in Bälde zu erwartende Gesetz über die Erweiterung der Ostbahn die heftigsten Redeschlachten im Landtag. Wiederum ging es um den Konkurrenzkampf Staatsbahn - Ostbahn. Die eine Streckenführung erschien den Anhängern der Ostbahn als Konkurrenzlinie, die andere den Anhängern der Staatsbahn. Um die gereizte Stimmung, besonders der niederbayerischen Abgeordneten, ein wenig zu dämpfen, die mit Recht befürchten mußten, daß sich der Streit noch längere Zeit hinzog, und so ihr Gebiet auch weiterhin ohne Bahnen bleiben würde, legte die bayerische Staatsregierung einen Gesetzentwurf vor, nach dem die Staatsbahn neben der Linie Rosenheim - Mühldorf auch

1) H-6636, 2. Februar 1869

2) Durch die Linie München - Simbach - Braunau und weiter über Ried nach Neumarkt wollte man eine kürzere Verbindung von Wien nach Paris erreichen, ohne den Umweg über Salzburg machen zu müssen. Der Bau wurde 1867 begonnen und 1870 fertiggestellt.
Biensfeldt, Johannes, Freiherr Theodor von Cramer-Klett, Sein Leben und sein Werk, Leipzig-Erlangen 1926, S. 108 ff.

3) K.d.Abg. 1868/69, Sten. Ber. Bd. V, S. 583

eine Linie von Mühldorf nach Vilshofen bauen sollte¹⁾.

Auf dieses Vorgehen ließ die Ostbahngesellschaft erklären, daß sie die gewünschte Bahn von Straubing nach Mühldorf und alle anderen von ihr vorgeschlagenen Linien nur dann ausführe, wenn keine Staatsbahn Mühldorf - Vilshofen gebaut würde, da jene in die München-Braunauer Bahn einmünde und so eine große Schädigung der Ostbahn herbeiführen könnte²⁾.

Die Staatsregierung, bzw. die Kammern hatten also die Wahl, die Linie Vilshofen - Mühldorf selbst zu bauen und damit alle anderen Erweiterungen seitens der Ostbahn auszuschließen, oder ihr Projekt fallenzulassen. Auf Grund dieser Situation beschloßen beide Kammern, die Bahn Mühldorf - Vilshofen zwar im Gesetzentwurf stehenzulassen, sie aber zunächst nicht zu bauen³⁾.

Die Ostbahn hatte sich also vorerst stärker erwiesen. Um sich nicht der Gefahr auszusetzen, daß der Staat eventuell doch noch in "ihrem" Gebiet Wettbewerbslinien bauen wollte, suchte der Verwaltungsrat der Ostbahn bei der Staatsregierung um die Bauerlaubnis für folgende Linien nach:

1) Wie bereits bemerkt, hatte die Staatsregierung diese Linie schon 1868 der Ostbahn vorgeschlagen. Die Ostbahn lehnte sie aber damals ab. Sofort wurde eine Weiterführung über Tittling, Schönberg nach Zwiesel erwogen, aber von der Ostbahn wegen der außerordentlichen Bauschwierigkeiten, als auch wegen der Konkurrenz zu der von der Ostbahn vorgeschlagenen Bahn von Cham nach Straubing, abgelehnt. Das Projekt und damit die am 23. März 1869 an Tittling und Vilshofen verliehene Projektierungskonzession wurde wegen der später veränderten Sachlage in Niederbayern gegenstandslos.

A-6090, nach 14. Juli 1871

2) Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 1604 f.

3) K.d.Abq. 1868/69, Sten. Ber. Bd. V, S. 498, 599 ff.

K.d.R. 1868/69, Bd. VII, S. 580, 636

Gesetz vom 19. April 1869, Die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen, dann Erbauung von Vizinalbahnen betreffend, abgedruckt in:

Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 417 ff.

1. Von Regensburg direkt nach Nürnberg	mit	19.400.000 fl.
2. Von Cham nach Straubing	mit	7.245.000 fl.
3. Von Straubing nach Mühldorf	mit	11.875.000 fl.
4. Von Straubing nach Sünching	mit	790.000 fl.
5. Von Neufahrn nach Obertraubling	mit	3.685.000 fl.
6. Von einem Punkte der Weiden-Bayreuther Bahn zu einem Punkte der Amberg-Nürnberg berger Bahn	mit	<u>4.000.000 fl.</u>
	zusammen	46.995.000 fl. =====

Mit diesem Antrage war die Ostbahn den Vorschlägen der Staatsregierung gefolgt. Neu an diesem Plan war lediglich die zuletzt aufgeführte Linie, die von der Ostbahnverwaltung auf Betreiben von Schlör, dem ehemaligen Direktor der Ostbahn und jetzigen Handelsminister, in den Gesetzentwurf aufgenommen wurde¹⁾.

1) K.d.Abgt. 1871/72, Sten. Ber. Bd. II, S. 410
Gustav Schlör wurde am 4. April 1820 in Hellziechen, einem Hammerwerk bei Vilseck/Opf., geboren. Nach dem Besuch der Lateinschule zu Neuburg studierte er an der Universität München Rechtswissenschaft. 1850 wurde Schlör Landgerichtsaktuar in Kemnath, 1851 Landgerichtsassessor in Weiden. Von 1853 bis 1857 war er Rechtsanwalt in Vohenstrauß, von 1857 bis 1862 in Weiden.
1862 wurde Gustav von Schlör Direktor der bayerischen Ostbahn, 1866 übernahm er das bayerische Handelsministerium, das er bis 1871 leitete. Bereits 1848 wählte man von Schlör als Abgeordneten in das Parlament zu Frankfurt. Ab 1855 bis zu seinem Tode (1883) war er ununterbrochen Mitglied des bayerischen Landtages und eine Zeitlang auch des Zollparlaments. Nach seinem Rücktritt vom Handelsministerium war von Schlör Referent des Verkehrswesens in der Abgeordnetenversammlung.
Siehe: Bayerische Verkehrsblätter, Zeitschrift für Eisenbahn-, Post-, Telegraphen- und Telephonwesen, Jg. XI, Nr. 18, München 15. September 1895, S. 161
Näheres: Hämmerle, Karl, Gustav von Schlör, Ein Beitrag zur bayer. Geschichte des 19. Jahrhunderts, Leipzig-Erlangen 1926
Lenk, Leonhard, Gustav von Schlör: Der letzte Handelsminister des Königreiches Bayern, in: Unser Bayern, Heimatbeilage der Bayerischen Staatszeitung, Februar 1957, S. 10 ff.
Kick, Josef, Gustav von Schlör, in: Der Neue Tag, 30. November, 5. Dezember 1953

Staatsregierung und Landtag stimmten dem Antrag der Ostbahn zu und gewährten ihr auch auf diese Bahnen eine Zinsgarantie von 4 1/2 Prozent¹⁾.

Der Staatsregierung war viel an der Ausführung der Strecken gelegen. Deshalb bestimmte § 8 der Konzessionsurkunde vom 3. August 1869: "Die bayerische Ostbahngesellschaft ist verpflichtet, die neuen Bahnlinien alsbald in Bau zu nehmen und innerhalb 6 Jahren vom Tage der gegenwärtigen Konzessionsurkunde an gerechnet zu vollenden, die einzelnen neuen Bahnstrecken aber sogleich nach ihrer Vollendung in Betrieb zu setzen. Widrigenfalls ist die Staatsregierung befugt, auf Kosten und Gefahr der Gesellschaft den Ausbau zu vollenden oder sonst das Fehlende nachzutragen."²⁾

Um die Baukosten in Höhe von 47 Mill. fl. aufzubringen, wurde der Ostbahn gestattet, ihr Aktienkapital um 20 Mill. fl. auf 80 Mill. fl. zu erhöhen, wobei die alten Aktien ein Vorzugsrecht von 3:1 zum Nennwert eingeräumt bekamen³⁾. Das weitere Kapital bis zum Maximalbetrage von 27 Mill. fl. sollte nach und nach durch 4 1/2 prozentige Prioritätsanleihen aufgenommen werden. Dabei blieben die näheren Bestimmungen über die Aufnahme, Verzinsung und Tilgung der Anleihe der Genehmigung der Staatsregierung vorbehalten⁴⁾. Gleich-

- 1) K.d.Abg. 1868/69, Sten. Ber. Bd. VI, S. 189 ff.; Beil. Bd. V, S. 423 ff., 491 ff.
K.d.R. 1868/69, Prot. Bd. VIII, S. 13
Gesetz vom 29. April 1869, Die Ausdehnung der bayerischen Ostbahnen betreffend, abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 419
- 2) Vgl.: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 423
Diese Bestimmung war bereits in der Konzession vom 3. Januar 1862 enthalten, nicht aber in der Konzession vom 12. April 1856.
- 3) Die Kurse der Ostbahnaktien schwankten an der Münchener Börse von 1860 bis 1868 zwischen 110 und 120 Punkten. Im Mai 1869 standen sie auf 120, am 22. Mai 1870 ebenfalls auf 120, am 31. Mai 1871 auf 130, um dann wieder zu fallen. Siehe hierzu: Börsenberichte der Süddeutschen Zeitung und der Frankfurter Börsen- und Handelszeitung.
Vgl.: Verw.R.-1179, 1181
- 4) Die Schuldverschreibungen lauteten auf 350 fl. = 200 Taler oder 600 Mark. Sie sollten vom 1. Juli 1878 ab innerhalb von 53 Jahren zum Nennwert zurückbezahlt werden. Bis Ende 1874 wurden von der Ostbahn 66.326 Obligationen mit einem Nennwert von 23.214.100 fl. emittiert.

zeitig wurde die Zinsgarantie für alle Bahnen bis zum 31. Dezember 1904 verlängert¹⁾.

Die Ostbahn hatte sich für den Bau der kürzesten Linie durch den Bayerischen Wald und Niederbayern von Cham über Straubing nach Mühldorf entschlossen. Sie wollte Kosten sparen und zugleich eine kürzere und schnellere Verbindung nach Süden schaffen.

Das österreichische Komitee, das eine Bahn über Eisenstein nach Deggen Dorf wünschte, ruhte jedoch nicht. Als klar wurde, daß die Ostbahn diese Strecke nicht bauen wollte, beantragte der k.k. Baurat und Bauunternehmer Karl Schwarz für sich und sein Konsortium die Projektierungskonzession für die bayerische Strecke. Am 14. Juli 1869 erteilte die bayerische Staatsregierung die gewünschte Projektierungskonzession zunächst auf zwei Jahre, nicht ohne erneut bei der Ostbahn anzufragen, ob diese nicht doch selbst bauen wolle²⁾.

Die Ostbahn hatte damit die Projektierung einer Konkurrenzlinie zu der von ihr gewünschten Bahn von Cham nach Straubing zugelassen. Dieser Schritt sollte nicht ohne Folgen bleiben.

Auch die bayerische Staatsregierung war über die Konzession an eine fremde Gesellschaft keineswegs erfreut, besonders, da sie jetzt die nun erst eintreffenden Bitten des Zwiesler Bahnkomitees und des Freiherrn von Poschinger ablehnen mußte, die gleichfalls um die Projektierungskonzession für die Eisensteiner Linie nachsuchten. Hinzu kam, daß neben diesen beiden Projekten die schon früher von der Stadt Passau vertretene Bahnlinie von Arnschwang nach Passau immer wieder neu entfacht wurde, wozu seit kurzer Zeit ein neues Bahnprojekt trat³⁾.

1) Siehe: Konzessionsurkunde vom 3. August 1869, abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 420 ff.

2) H-6969, 14. Juli 1869

3) K.d.Abg. 1863/65, Sten. Ber. Bd. I, S. 275

Ende 1868 hatte sich in Winterberg und Strakonitz unter Johann Adolph Fürst zu Schwarzenberg und Adalbert Lanna aus Prag ein Eisenbahnkonsortium gebildet, das neben dem in Pisek gegründeten Konsortium mit Bürgermeister Dr. Mayer aus Prachatitz einen Bahnbau von einer Station an der böhmischen Westbahn bei Prag über die Grenze bei Auerbergsreuth (Brandhäuser) nach Passau ausführen wollte¹⁾.

Auf Veranlassung des Strakonitzer Komitees bewarb sich Passau um die Projektierungskonzession für die Strecke Passau - Auerbergsreuth, die ihr auch am 12. April 1869 auf zwei Jahre erteilt wurde, da der Verwaltungsrat der Ostbahn kein Interesse zeigte²⁾.

Diese Bahnlinien konkurrierten alle miteinander. Jede wollte die böhmische Kohle nach Süden führen. Welche Bahn würde gebaut werden? Die Ostbahn wartete zunächst ab. Sie hatte ja durch die Further Strecke die Kohlenladungen auf ihren Bahnen.

Das Jahr 1870 kam und damit trat wegen des deutsch-französischen Krieges ein Stillstand im Bahnbau ein. Lediglich an der Linie Nürnberg - Regensburg wurde gebaut. Die Fertig-

1) Dabei wollte das Strakonitzer Komitee von Rakonitz (mit Anschluß an die böhmische Nord-Ostbahn) durch das Kohlenrevier über Ibirow oder Zdic (an der böhmischen Westbahn) - Pribram - Pisek - Strakonitz (Franz-Josef-Bahn) - Winterberg - Kuschwarda - Passau bauen, während das Komitee in Prachatitz eine Strecke von der Westbahn über Pribram - Breznic - Pisek - Protiv oder Razic (Franz-Josef-Bahn) - Prachatitz - Auerbergsreuth - Passau mit einer Abzweigung von Pribram nach Rakonitz (böhmische Nordwestbahn, sog. Buschtehrader Bahn) wünschte.

A-6090, nach 14. Juli 1872

A-MH-13141, S. 13, HStA München

H-6919, 26. Januar 1869

H-6546, 12. April 1869

2) Bereits am 14. August 1858 hatte das in Passau unter dem Vorsitz des rührigen Bürgermeisters Stockbauer gebildete Eisenbahnkomitee um die Projektierungskonzession für die Bahnlinie Passau-Waldkirchen-Auerbergsreuth gebeten. Dieses Gesuch wurde aber durch Ministerialentschluß vom 30. September 1858 abgelehnt, weil man damals die kostspieligen Erhebungen für nicht erforderlich hielt.

A-MH-13141, S. 7, HStA München

stellung dieser Strecke drängte, weil sich der Verkehr von Nürnberg über Amberg nach Passau besonders an der Engstelle im Etzelwanger-Tal nicht mehr bewältigen ließ.

Die Ostbahn hätte eigentlich auf den bereits für zwei Gleise angelegten Bahnkörper nur ein zweites Gleis legen brauchen, mußte aber befürchten, daß die Staatsbahn mit ihrer projektierten Linie von Nürnberg über Ingolstadt nach Landshut oder vielleicht auch Regensburg zur Ostbahnstrecke Nürnberg - Amberg - Regensburg in Konkurrenz treten würde¹⁾. Deshalb baute die Ostbahn, der neuen Baupolitik folgend²⁾, die Bahn von Nürnberg direkt über Neumarkt nach Regensburg.

Alle Vorstellungen der Gemeinden des Laabertales und der Orte Altdorf, Feucht, Wendelstein usw. nützten nichts. Der neue Direktor der Ostbahn, Badhauser, baute die Bahn entgegen der Ansicht des damaligen Handelsministers von Schlör fast der Luftlinie folgend nach Neumarkt, obwohl sich doch der natürliche Weg durch das Laabertal mit weniger Schwierigkeiten angeboten hätte³⁾.

Das Laabertal sollte nach den Wünschen der Ostbahn durch eine Vizinalbahn erschlossen werden. Zunächst planten die Techniker die Strecke vom rechten Gleis der Regensburg - Nürnberger Bahn jenseits der Donaubrücke mit einer Weiche abzuzweigen und sie in einer Kehre nach Maria-Ort zu führen, von wo sie dann über Kleinprüfening, Riegling, Sinzing bis Mittellalling geführt werden sollte. Die Gesamtkosten dieser Strecke waren mit 290.000 fl. veranschlagt, von denen die

1) A-6090, 14. Januar 1873

2) Während man bei den ersten Bahnen versuchte, möglichst viele Städte zu verbinden, ging man einmal durch den laufenden Druck, vom Ausland umgangen zu werden, zum anderen durch den immer schärfer werdenden Konkurrenzkampf Staatsbahn - Ostbahn dazu über, möglichst die kürzeste Strecke zwischen zwei Punkten zu bauen.

3) Das Festhalten am neuen Prinzip ging so weit, daß man selbst mit der Anlage von Haltestellen, teils aus Kostengründen, teils um den Verkehr nicht aufzuhalten, überaus sparsam war.

Näheres: H-6695; Verw.R.-1437

Zur Streckenführung: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 219 ff.

betreffenden Gemeinden 85.000 fl. (Grunderwerb und Erdarbeiten) aufbringen sollten. Als auch die Finanzierung gesichert war, stand einem Bahnbau nichts mehr im Wege.

Doch als die königlichen Verkehrsanstalten die Bahn von Regensburg nach Ingolstadt genehmigt erhielten, lehnte die Ostbahn den Bau ab, da Sinzing als Station dieser Bahn vorgesehen war. Erst nach der Eröffnung der Strecke Regensburg - Ingolstadt am 1. Juni 1874 wurde die 4 km lange Vizinalbahn von Sinzing nach Alling genehmigt (Gesetz vom 27. Juli 1874) und erst am 20. Dezember 1875 dem Verkehr übergeben¹⁾.

Mit Ende des Krieges setzte ein schnelles Wirtschaftswachstum ein, hervorgerufen durch den Überfluß an Geldmittel als Folge der raschen Zahlung der französischen Kriegsentschädigung²⁾. Alle Bahnbauprojekte im Bayerischen Wald wurden erneut aufgegriffen.

Die Entscheidung über die endgültige Linienführung im Bayerischen Wald fiel, wie im bayerischen Grenzland schon so oft, wiederum in Österreich. Dort erhielt am 21. April 1870 Richard Fürst Metternich-Winneburg mit Anton Edler von Stark, Jaromir Graf Czermin, Johann Graf Lazansky, Dr. Theodor Haßmann und Wilhelm Daniel die Konzession zum Bau einer Bahn von Pilsen über Saaz nach Priesen (Komotau) und von Saaz nach Brüx mit einer Steuerfreiheit von 20 Jahren. In dieser Urkunde wurde der Gesellschaft die Verpflichtung auferlegt, die konzessionierte Eisenbahn über Pilsen hinaus nach Klattau und an die böhmisch-bayerische Grenze bei Eisenstein fortzusetzen, wenn von bayerischer Seite der Bau einer Linie von Deggendorf über Zwiesel nach Bayerisch Eisenstein gesichert sei³⁾.

Für diese Bahn hatte, wie bereits bemerkt, ein Konsortium um den k.k. Baurat Karl Schwarz die Projektierungskonzession bis Pilsen erhalten, sich jedoch in der Zwischenzeit nicht

1) Verw.R.-1444

2) Vgl.: Schäfer, Oskar, a.a.O., S. 191

3) A-6090, 17. Oktober 1871

mehr gekümmert, so daß die k.k. priv. Pilsen-Priesen-Eisenbahn-Aktiengesellschaft die Konzession bekommen konnte¹⁾. Sofort ging die Gesellschaft daran, auch die Strecke bis Eisenstein zu projektieren. Sie hätte damit eine direkte Verbindung von den böhmischen Kohlengruben zur Ostbahn bei Deggendorf herstellen können. Die Ostbahn erkannte die Gefahr und suchte vorsorglich um die Projektierungskonzession für die Strecke Eisenstein - Deggendorf - Landau nach²⁾.

Als dieser Projektierungsantrag im Landtag aufgeworfen wurde, kam es wiederum zu den heftigsten Auseinandersetzungen³⁾. Ein Teil der Abgeordneten war für die bereits genehmigte Streckenführung, der größere Teil für die neue, wie man sagte "echte Waldbahn", die wirklich durch den Bayerischen Wald gehe. Um allen Streitigkeiten ein Ende zu bereiten, schlug die Staatsregierung vor, daß das Gesetz von 1869⁴⁾ derart zu ändern sei, daß die Ostbahn zunächst die für beide Streckenführungen - sowohl über Deggendorf, als auch über Straubing-gemeinsame Bahn von Mühldorf nach Landau am Inn zu bauen ha-

1) Dieser Gesellschaft wurde am 21. und 23. September 1871 auch die Projektierungskonzession für weitere sieben Linien erteilt. Daran waren für unseren Raum wesentlich die Strecken von Strakonitz über Klattau nach Furth i.W., von Plass oder Mlatz einerseits über Karlsbad an die sächsische Grenze bei Johann-Georgenstadt, andererseits über Plan an die bayerische Grenze gegen Wernberg. Es wurde jedoch nur ein Teil dieser Linien ausgeführt.

Näheres: Konta, Ignaz, Geschichte der Eisenbahnen Österreichs vom Jahre 1867 bis zur Gegenwart, in: Geschichte der Eisenbahnen der Österreichischen-Ungarischen Monarchie, herausgegeben vom Österreichischen Eisenbahnbeamtenverein, Bd. I, 2. Teil, S. 104 ff.

2) Außerdem hatte inzwischen Zwiesel die Projektierungskonzession nach Metten erhalten, was wiederum Deggendorf veranlaßte, um die Projektierungskonzession nach Deggendorf nachzusuchen.

A-6090, 19. Oktober 1871

Siehe auch: O. Verf., Die Bayerische Waldbahn von Landau an der Isar nach der bayerisch-böhmischen Grenze bei Eisenstein, Zwiesel 1872

3) K.d.Abg. 1871/72, Sten. Ber. Bd. II, S. 267 ff.

4) Gesetz vom 29. April 1869 und Konzession vom 3. August 1869, abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 419 ff.

be. Außerdem sollte sie sofort die Vorarbeiten von Landau nach Bayerisch Eisenstein anfertigen und sie der Staatsregierung vorlegen. Wenn bis 1. Oktober 1872 die Ausführbarkeit dieser Linie und ihre weitere Fortsetzung bis Pilsen sichergestellt sei, sollte die Ostbahn statt der im Gesetz vom 29. April 1869 genehmigten Linie Landau - Straubing - Cham die neue Strecke Landau - Plattling - Deggendorf - Zweisel - Grenze ausführen. Nur wenn diese Gewißheit nicht erlangt werden könnte, sollte sofort und beschleunigt die früher festgesetzte Bahn ausgeführt werden¹⁾.

Das verantwortliche Staatsministerium des kgl. Hauses und des Äußeren erteilte daraufhin der Ostbahn die Projektierungskonzession für die Linie Landau - Eisenstein. Von nun an arbeitete die Ostbahn zweigleisig. Einerseits projektierte sie die Linie Cham - Stallwang - Straubing weiter²⁾, andererseits untersuchte sie die Linie nach Eisenstein. Man wollte abwarten, ob die Pilsen-Priesener Eisenbahngesellschaft ihre Pläne auch durchführen konnte. Wohl wäre die Bahn von Pilsen über Furth - Cham - Straubing nach Rosenheim 3,4 Wegstunden (= 12,6 km) und nach München sogar 6,1 Wegstunden (= 22,2 km) kürzer gewesen als die Strecke Pilsen - Eisenstein - Deggendorf nach Rosenheim, bzw. nach München, aber dergleichen kleine Streckenunterschiede konnte man sehr

1) Außerdem verlangten die Kammern, daß die Ostbahn auch eine Isartalbahn von Landau oder Plattling nach Landshut bauen sollte. Dazu noch eine Bahn von einem geeigneten Punkt der Mühldorf-Landauer Linie durch das Rottal. Durch erstere sollte der Weg München-Landshut-Passau verkürzt und vor allem München mit der Bayerischen Waldbahn, d.h. also mit der böhmischen Grenze verbunden werden. Für die vorgeschlagenen Linien Landau-Landshut und Ganghofen-Pocking durch das Rottal wurden zwar noch 1874 von der Ostbahn die Baukonzessionen beantragt, die sie auf Grund des Gesetzes vom 27. Juli 1874 am 10. Dezember 1874 erhielt. (Abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 444 ff.) Beide Linien wurden aber später vom Staat erbaut. A-6681, 9. März 1872

K.d.Abg. 1873/74, Sten. Ber. Bd. II, S. 137, 252
Vgl. hierzu auch: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 435 f.

2) Bogen wollte ein Vorrücken der Linie über Oberndorf, was nicht genehmigt wurde.
Verw.R.-1445, 22. Juni 1870

leicht durch Tarifmaßnahmen ausgleichen. Die schädlichen Tarifikämpfe, die sich daraus ergeben würden, waren gerade in jener Zeit wohl bekannt¹⁾.

Als der Anschluß nach Böhmen feststand, mußte sich die Ostbahn entschließen. Es bestand kein Zweifel, würde die Ostbahn die Deggendorfer Strecke nicht selbst bauen, so würde die Pilsen-Priesener Eisenbahngesellschaft den Bau übernehmen²⁾. Außerdem war die Mehrheit der Kammer für die Eisensteiner Linie.

Am 13. September 1872 beschloß der Verwaltungsrat der Ostbahn, die Straubinger Linie fallenzulassen, weil man befürchtete, daß die Konkurrenz der Eisensteiner Bahn zu groß werden würde. Andererseits wäre die Cham-Straubinger Bahn - sollte sich jemals eine Privatgesellschaft für die 12 Mill. fl. Baukosten finden - durch den Anschluß sowohl in Cham, als auch in Straubing und Landau "auf den guten Willen der Ostbahn angewiesen"³⁾.

Die Ostbahn bewarb sich deshalb um die Konzession der Strecke von Landau nach Eisenstein, die sie schon am 25. November 1872 erhielt⁴⁾. Dabei übernahm der Staat die Zins-

1) Schlör, Gustav von, Die Entwicklung der bayerischen Ostbahnen auf der Grundlage des Gesetzes vom 29. April 1869, München 1873, S. 50

2) Die Pilsen-Priesener Eisenbahngesellschaft hatte schon bei der Deggendorfer Eisenbahngesellschaft vorgefühlt, ob diese bereit wäre, die Bahn mit Konzession zu verkaufen. Nun wurde auch die Ostbahn aufmerksam. Nach kurzen Verhandlungen erwarb die Ostbahn am 6. September 1872 die Bahnstrecke um 273.000 fl. für den Fall, daß sie von Plattling nach Eisenstein baue. Dieser Vertrag sollte außerdem erst wirksam werden, wenn die ganze Strecke Eisenstein - Deggendorf erbaut sei. Dies war am 16. September 1877. Der bayerische Staat hatte inzwischen die Ostbahn erworben und trat in den Vertrag ein. H-6091, H-6591, Vertrag vom 6. September 1872

3) Bericht des Direktors von Badhauser, in: Verw.R.-1145, 28. September 1872

4) Abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 437 f.

garantie bis zum Maximalbetrage von 32.125.000 fl.¹⁾.

Da die Zeit drängte, hatte der Verwaltungsrat der Ostbahn die Streckenänderung und die damit verbundene Mehrausgabe ohne Zustimmung der Aktionäre beschlossen. Nun mußte diese nachgeholt werden. Die erste vom Verwaltungsrat für den 13. Januar 1873 nach München einberufene Hauptversammlung war nicht beschlußfähig, weil sich nur 206 Aktionäre mit 20 726 Aktien angemeldet hatten und damit die zur Abstimmung erforderliche Mehrheit nicht erreicht war²⁾.

Anders war es bei der nächsten Hauptversammlung am 13. Februar 1873. Dieses Mal waren 23 834 Aktionäre mit 220 426 Aktien und 36 657 Stimmen gemeldet. Die hohe Zahl kam dadurch zustande, daß viele der Großaktionäre ihre Wertpapiere an Vertreter delegiert hatten und damit die in der Satzung festgelegte Stimmenbegrenzung umgingen. Diese Machenschaften konnten nicht verborgen bleiben. So war die Stimmung unter den Aktionären sehr erregt. Man befürchtete Ausschreitungen. Der kgl. Regierungskommissar bei der Ostbahn fragte deshalb bei der Staatsregierung an, ob man die Anmeldungen nicht überprüfen wolle. Der Ministerrat fand allerdings keine rechtliche Handhabe³⁾.

So fand am 13. Februar 1873 die Hauptversammlung der Ostbahn statt. Man hatte die Aktionäre, vielleicht bewußt, wie üblich zusammengerufen, ohne auf die große Zahl der Anmeldungen zu achten. Als sich der Saal viel zu klein erwies, verlegte man die Hauptversammlung auf 14.30 Uhr in den gro-

1) Die Strecke Mühldorf - Landau war mit 9.890.000 fl. veranschlagt. Der Staat mußte also eine weitere Garantiezusage von 13 Mill. fl. erteilen, da andererseits die Linien Cham - Straubing mit 7.245.000 fl. und Straubing - Mühldorf mit 11.875.000 fl. wegfielen. Diese Mehrkosten sollten durch die Erhöhung der Prioritätsanleihe von 27 Mill. fl. auf 40 Mill. fl. aufgebracht werden. Vgl.: Konzession vom 25. November 1872, S. 1, abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 437
Siehe: Seite 194

2) Verw.R.-1097, 13. Januar 1873

3) H-6091, 11. Februar 1873

Ben Odeonssaal. Aber nicht einmal dieser konnte alle Aktionäre aufnehmen. Viele mußten vor der Türe warten¹⁾.

Da die Zeit schon zu sehr fortgeschritten war, wurde ohne Debatte über den Antrag des Verwaltungsrates abgestimmt, statt der Linie Mühldorf - Straubing - Cham von Mühldorf nach Bayerisch Eisenstein zu bauen. Die turbulente, bis in die Nacht dauernde Abstimmung ergab eine überzeugende Mehrheit für die Deggenendorfer Bahn mit 25 559 Stimmen von 33 674 abgegebenen, bei 1 918 Gegenstimmen und 197 ungültigen²⁾.

Die Ostbahn ging sofort an die Ausführung des Baues. Schwierigkeiten bereitete vor allem die Lage des Bahnhofes Eisenstein. Jede Gesellschaft wollte den Bahnhof auf ihrem Gebiet. Man einigte sich schließlich dahingehend, daß der Bahnhof Eisenstein direkt auf der Grenze in zwei Abteilungen errichtet werden sollte³⁾.

Währenddessen war man auch in Passau und Böhmen nicht müßig gewesen. Nachdem feststand, daß die Linie Pilsen - Eisenstein gebaut werden würde, drängte das nun vereinigte Strakonitzer und Piseker Eisenbahnkomitee im Verein mit Passau um die Konzession von der bayerischen Grenze nach Passau. Diese Eile war deshalb geboten, weil verschiedene Kreise in Österreich, statt dieser Bahn durch den Bayerischen Wald und durch ausländisches Gebiet, einen Bahnbau durch das Mühlviertel befürworteten⁴⁾. Alles hing von der Ostbahn ab. Würde sie diese neue Linie zulassen, die ebenfalls Anschluß an das böhmische Kohlenrevier hatte?

Der Verwaltungsrat der Ostbahn erkannte, daß die Strecke in erster Linie nur für Österreich von Bedeutung war, da die

1) Verw.R.-1097, 13. Februar 1873

2) Erst am nächsten Tag konnte das Ergebnis bekanntgegeben werden.

Verw.R.-1097, 13. Februar 1873

3) Staatsvertrag mit Österreich vom 30. März 1873, in: A-6092

4) A-5239, 11. Mai 1872

weitaus kürzere Bahn nach Südbayern über Pilsen - Eisenstein führte. Sollten aber dennoch größere Frachtgüter nach Südbayern ankommen, so waren diese auf den Linien der Ostbahn weiter zu transportieren. Dabei konnte man den Verkehr erschweren. Die Ostbahn stimmte der Konzession zu, die bereits am 16. August 1872 erteilt wurde. Am 8. Oktober folgte auch die österreichische Konzession an Joseph Adolph Fürst zu Schwarzenberg für den Bau einer Strecke von Breznic über Strakonitz - Winterberg bis an die Grenze bei Kuschwarda¹⁾.

Als die Verhandlungen mit Österreich bezüglich des Anschlusses bei Eisenstein begannen, wurde dieser Anschluß gleich in die Verhandlungen mit einbezogen. Es wurde festgelegt, daß die böhmische Eisenbahngesellschaft den Bau und Betrieb der Strecke von der Grenze bei Auerbergsreuth über Waldkirchen nach Passau übernehme. Zollstation sollte Kuschwarda werden, da an der Grenze kein geeignetes Gelände vorhanden war²⁾.

Damit waren diese beiden Projekte genehmigt. Offen stand jetzt lediglich die überflüssig gewordene Bahn Straubing - Cham und die Bahnverbindung durch den Böhmerwald von Passau nach Cham. Nach dem plötzlichen Umschwenken der Ostbahn auf die Eisensteiner Linie - die Ostbahn hatte bis Juni 1872 Grundstücke für die Bahn nach Straubing enteignen lassen - bat die Stadt Straubing am 5. Oktober 1872 um die Konzession der für sie so vorteilhaften Linie³⁾.

1) A-6091, 10. Dezember 1872

2) Staatsvertrag vom 30. März 1873, in: A-6092
Nr. 3649 der Druckschriftensammlung des AVM Nürnberg

3) A-6681, 15. Juni 1872

Straubing hatte bereits am 30. März 1868 um den Bau der Strecke nachgesucht. Der Antrag wurde jedoch von der bayerischen Staatsregierung abgelehnt, weil die Ostbahn die Baugenehmigung besaß.

A-6681, 15. Februar 1873

O.Verf., Vorstellung des Eisenbahn-Comitees von Straubing, den Bau einer Eisenbahn von Rosenheim über Mühlendorf nach Straubing und Cham betreffend, Straubing 1868
Nr. 1721, 1722 der Druckschriftensammlung des AVM Nürnberg

Doch auch diesmal scheiterte der Bau am Einspruch der Ostbahn. Für sie bedeutete diese Bahn eine Konkurrenzlinie, besonders, da Cham und Straubing schon durch eine Eisenbahn über Schwandorf verbunden waren. Was lag näher, als auf § 3 der Konzessionsurkunde vom 12. April 1856 zu verweisen, nach dem die Ostbahn den Bau von Strecken zwischen zwei Orten verhindern konnte, die bereits durch ihre Bahnen miteinander verbunden waren¹⁾.

Besser stand es um das Projekt von Passau nach Cham. Wenn auch ein Bahnbau von Zwiesel nach Passau am Einspruch der Ostbahn scheitern mußte, die diese Bahn als Konkurrenzlinie zur Linie Eisenstein - Deggendorf erkannte, so war die Ostbahn doch an einer Verbindung von Cham nach Zwiesel interessiert. Die Strecke hätte das Netz der Gesellschaft im Bayerischen Wald geschlossen. Der Verwaltungsrat ließ diese Strecke projektieren, wollte sie aber wegen der hohen Baukosten von 7,22 Mill. fl. nur dann bauen, wenn sich die betreffenden Gemeinden, entsprechend dem Vizinalbahngesetz vom 29. April 1869²⁾, mit den Kosten für Grunderwerb und Erdarbeiten beteiligen. Wahrscheinlich konnten die Gemeinden die große Summe von 3 Mill. fl. nicht aufbringen, so daß die Bahn erst ab 1891 als private Lokalbahn eröffnet wurde³⁾.

1) A-6681, 2. Oktober 1872

Die Stadt Straubing hatte noch im September 1874 die Bitte gestellt, eine Vizinalbahn von Straubing nach Landau erbauen zu dürfen. Die Ostbahn stimmte diesem für sie risikolosen Bau zu, da die Waren auf der Ostbahn weitergeführt werden mußten. Zu einer Ausführung kam es aber wegen der Verstaatlichung der Ostbahn nicht mehr. Hingegen wurde die Strecke Straubing - Cham ab 1895 nach und nach als Lokalbahn gebaut.

Verw.R.-1444, 19. Oktober 1874

Hafner, Die bestrentierliche Lokalbahn in Niederbayern (Straubing - Cham), in: Der Bayerwald, Bd. 8, 1910, S. 48 ff.

2) Abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 417 ff.

3) H-6546, 13. November 1871; Verw.R.-1446

Siehe auch: Lohmann, Fritz, Die Entwicklung der Lokalbahnen in Bayern, Leipzig 1901

Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 1368 (Gotteszell-Viechtach)
Fischl, Die Geschichte der Regentalbahn, 40 Jahre Lokalbahn Gotteszell-Viechtach, Regensburger Anzeiger, Nr. 345, 1929

10. Kapitel: Die Fichtelgebirgsbahn

In dem bereits erwähnten Gesetzentwurf von 1868 über ein umfassendes Eisenbahnsystem war auch eine Bahn von Nürnberg nach Bayreuth aufgeführt. Der Gedanke an diese Bahnverbindung war keineswegs neu. Die Regierungshauptstadt Bayreuth hatte trotz aller Versuche noch immer keinen direkten Anschluß nach Süden.

Als 1863 in Verbindung mit dem Bau einer Bahn von München nach Ingolstadt der Plan auftauchte, diese Bahn über Hersbruck nach Bayreuth zu verlängern und damit eine "Weltbahn" als wirksame Konkurrenz zur Ostbahnlinie Eger - Weiden - Regensburg - München zu schaffen, drang man nicht durch. Einmal wäre diese Linie länger gewesen als die Ostbahnstrecke, zum anderen reichten die Staatsmittel nicht aus. Man konnte vorerst nur die Anschlußbahn von Ingolstadt nach Gunzenhausen, bzw. Pleinfeld herstellen, während die Strecke nach Bayreuth später von Nürnberg aus gebaut werden sollte. Damit hatten die Stadtväter von Nürnberg erreicht, daß nicht Hersbruck Kreuzungspunkt und Umsteigebahnhof wurde, sondern ihre Stadt¹⁾.

Zunächst untersuchten die kgl. Verkehrsanstalten - wie bereits 1841 beim Bau der Ludwigs-Süd-Nordbahn - das Gelände der Wiesent folgend von Forchheim oder Baiersdorf über Ebermannstadt, Muggendorf, Waischenfeld und Glashütten nach Bayreuth. Dabei zeigte sich erneut, daß das Baukapital durch die beiden benötigten Tunnel sehr hoch werden würde. Zudem war der Betrieb durch Maximalsteigungen bis 1:90 und Kurvenradien bis zu 1 000 Fuß überaus erschwert. Die Techniker projektierten deshalb von Erlangen durch das Schwabachtal nach Gräfenberg und dann der alten Postlinie folgend nach Bayreuth. Doch auch diese Linienführung scheiterte an den Steigungen bis zu 1:80 und der damit verbundenen Bau- und

1) Siehe: Kapitel 8
M-Nürnberg, VI C, Nr. 146, Stadtarchiv Nürnberg
H-6602
M-Bayreuth, vorl. Nr. 3399, Stadtarchiv Bayreuth

Betriebskosten.

Man suchte also nach neuen Wegen, besonders, als schließlich die neu untersuchte Bahnführung von der Fürther Kreuzung über Heroldsberg - Gräfenberg - Betzenstein - Pegnitz - Creußen nach Bayreuth noch größere Baukosten ergab¹⁾.

Als Alternativlösung zur bisher günstigsten Linie über Muggendorf fanden die Staatsbahningenieure die Bahn von Nürnberg nach Hersbruck, das Pegnitztal aufwärts bis Schnabelwaid und von hier nach Bayreuth. Obwohl auch diese Linie durch die mehrmals notwendige Überbrückung der Pegnitz und des Roten Mains Schwierigkeiten aufwies, glaubte man, diese und die kurzen Tunnel mit weniger Kapital meistern zu können, als das auf der Strecke von Forchheim nach Bayreuth der Fall war. Aus diesem Grunde, und wegen der durch die geringen Steigungen und größeren Kurvenradien bedingten niedrigeren Betriebskosten, sprach sich die Generaldirektion der Verkehrsanstalten für diese nicht einmal eine Wegstunde der Muggendorfer Bahn gegenüber längeren Linienführung aus. Weil aber die Verkürzung von Nürnberg bis Neuenmarkt nur 4,2 Stunden betrug, war die Staatsbahn zunächst nicht sonderlich an dieser Bahn interessiert. Vielmehr wollte man abwarten, ob die beiden Kammern weiterhin diese Bahn forderten²⁾. Gerade durch dieses Zögern veranlaßt, suchten die Orte Auer-

1) K.d.Abg. 1866/67, Beil. Bd. III, S. 410 ff.
K.d.Abg. 1868/69, Sten. Ber. Bd. V, S. 550 ff.
M-Nürnberg, VI C III, Nr. 194, Stadtarchiv Nürnberg
Vgl. auch die Untersuchungen Bayreuths der Jahre 1863/65
M-Bayreuth, vorl. Nr. 2894, Stadtarchiv Bayreuth

2) H-6602, 23. Oktober 1867

Die Linie Bayreuth - Forchheim wurde ab 1871 immer wieder als Teil der Strecke von Eger über Höchststadt/Aisch nach Württemberg angeregt und beschäftigte wiederholt beide Kammern. Zu einem Beschlusse kam es jedoch nicht. Als am 24. April 1884 das bayerische Lokalbahngesetz verkündet wurde, hatte diese Linie keine Aussicht mehr auf Erfolg. Teilstrecken davon wurden später als Lokalbahnen gebaut. K.d.Abg. 1871/72, Sten. Ber. Bd. II, S. 143, 427, 451 f., 528

Näheres: M-Bayreuth, vorl. Nr. 6751, Stadtarchiv Bayreuth

bach und Schnaittach die Bahn für sich zu gewinnen. Die Verkehrsanstalten jedoch lehnten diese Pläne wegen der Verlängerung der Strecke und der erhöhten Bau- und Betriebskosten ab. Man wollte eine Hauptbahn bauen und suchte deshalb eine möglichst kurze und zweckmäßige Verbindung nach Bayreuth. So blieben auch die Bittschriften der Eisenbahnkomitees Ebermannstadt und Betzenstein ohne Erfolg. Die Staatsbahn blieb bei ihrem Projekt von Nürnberg über Hersbruck nach Bayreuth, ein Bau, der zumindest bis Hersbruck eine direkte Parallelbahn zur Ostbahnlinie links der Pegnitz darstellte¹⁾.

Die Staatsregierung fragte deshalb wiederholt bei der Ostbahn an, ob diese nicht den Bau der Strecke übernehmen wolle. Doch die Gesellschaft lehnte immer ab. Einmal war sie durch die Bahnbauten in Niederbayern zu sehr beschäftigt, zum anderen konnte diese Bahn keine Bedeutung im Durchgangsverkehr erlangen, solange die Staatsbahn die Anschlußstrecken, insbesondere die Strecke Neuenmarkt - Bayreuth betrieb. Aus privatwirtschaftlichen Gründen mußte die Ostbahn den Bau der Strecke ablehnen.

Für die Staatsregierung waren jedoch andere Gründe entscheidend. Die Abgeordneten drängten. Die Staatsregierung nahm die Strecke deshalb 1868 in den Gesetzentwurf zur Vervollständigung der Staatsbahnen auf.

Die Staatsbahnverwaltung war über diese Entwicklung keineswegs glücklich. Auch für sie konnte diese Bahn zunächst keine wesentlichen Vorteile bringen, dazu war die Streckeneinsparung viel zu gering. Obwohl man die Aufnahme in dem Gesetzentwurf mit der Verkürzung der Strecke Hof - Nürnberg angab, die in Verbindung mit der Linie von Treuchtlingen nach Donauwörth den Handelsweg vom Norden mit Augsburg und der Schweiz erleichtern sollte, suchte man nach neuen Wegen²⁾.

1) H-6602, 1. August 1867, 16. November 1867
K.d.Ab. 1868/69, Sten. Ber. Bd. III, S. 407, 471,
Bd. V, S. 455

2) K.d.Ab. 1866/68, Beil. Bd. III, S. 405 ff.
Die Linie Treuchtlingen - Donauwörth wurde allerdings
erst 1902 als zweigleisige Vollbahn beschlossen.
Näheres: Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 1601-Fußnote

Schwierigkeiten bereitete die schiefe Ebene, die dem gesteigerten Verkehr nicht mehr gewachsen war. Dazu kam, daß nun endlich die Kaiser-Franz-Josef-Bahn gebaut wurde, die von Wien über Gmünd - Budweis - Pilsen nach Eger führte und von der man sich einen gesteigerten Verkehr erhoffte¹⁾.

Kein Wunder also, daß einige Abgeordnete während der Beratung der Bahnstrecke von Nürnberg nach Bayreuth verlangten, daß man statt der vorgeschlagenen Nord-Süd-Verbindung doch lieber von Bayreuth nach Eger bauen sollte. Aber schließlich ging doch der Regierungsvorschlag durch, da man von diesem die geringsten Schwierigkeiten erhoffte²⁾. So wurde die von der Staatsregierung vorgeschlagene Bahn von Nürnberg nach Bayreuth mit einem Kostenaufwand von 15.730.000 fl. genehmigt³⁾.

Die Ostbahn hatte sich durch ihre Weigerung, die Bahn nicht zu bauen, selbst eine Parallelbahn geschaffen. Ihr verkehrspolitisches Konzept, nur dann neue Bahnen zu errichten, wenn diese sich privatwirtschaftlich rentieren, konnte bei dem immer enger werdenden Eisenbahnnetz nicht mehr aufrechterhalten werden. Fast alle wichtigen Orte waren bereits durch Eisenbahnen verbunden. Nun mußten die Linien im volkswirtschaftlichen Interesse verkürzt werden.

Kaum war das Gesetz beschlossen, versuchte die Ostbahn die Staatsbahn, als ihre Konkurrentin, von sich abhängig zu machen. Der Verwaltungsrat schlug vor, die neue Bahn nur von Hersbruck bis Bayreuth zu bauen und bis Hersbruck die Ostbahnstrecke zu benutzen. Sollte dies gesetzlich nicht möglich sein, so sollte die Staatsbahn ihre Wagen von Nürnberg bis Hersbruck von den Lokomotiven der Ostbahn ziehen lassen⁴⁾.

Mit diesen Vorschlägen konnten die kgl. Verkehrsanstalten

1) Zur Kaiser-Franz-Josef-Bahn siehe: Konta, Ignaz, a.a.O., S. 9 ff.

2) K.d.Abg. 1868/69, Sten. Ber. Bd. V, S. 549 ff.

3) Gesetz vom 29. April 1868, abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 417 ff.

4) H-6602, 1. Juni 1869

nicht einverstanden sein, weil damit jeglicher Verkehr auf der neuen Strecke vom Willen der Ostbahn abhängig war. Vielmehr bestand die Staatsbahn auf einen eigenen Bahnkörper rechts der Pegnitz. Sie wollte allerdings auf Zwischenstationen von Nürnberg bis Hersbruck nicht verzichten, aber diese nicht unbedingt fordern¹⁾.

Bayreuth erkannte die Gefahr, die in dem Bahnbauprojekt nach Eger lag. Wie leicht konnte man dadurch erneut umgangen werden. Das Eisenbahnkomitee in Bayreuth suchte nun selbst nach einer Umgehung der unrentablen schiefen Ebene und schlug zunächst vor, die Bahn von Nürnberg nach Bayreuth über Weidenberg - Berneck - Gefrees nach Münchberg an die Süd-Nordbahn weiterzuführen²⁾.

Aber auch die anderen Fichtelgebirgsstädte brachten ihre Vorschläge ein. Schon im Jahre 1857 wurde die Herstellung einer Bahn von Eger über Arzberg, Redwitz, Wunsiedel, Weidenstadt und Gefrees nach Marktschorgast mit Anschluß an die Ludwigs-Süd-Nordbahn als eine Lebensfrage für das Fichtelgebirge bezeichnet. Als die Staatsbahn diese Linie nicht projektierte, beauftragte der damals gegründete "Verein zur Ermittlung einer Eisenbahnverbindung zwischen Markt-Schorgast und Eger" in Wunsiedel den kgl. Baurat Prof. Dr. Bauernfeind aus München mit der Durchführung der Projektierung. Durch diese Arbeit wurde der Nachweis geliefert, daß "der Anlage und dem Betriebe einer von Eger über Schirnding, Arzberg,

1) Man glaubte, daß das Publikum schon sehr bald Bahnhöfe verlangen würde. Wie recht die Staatsbahn mit ihrer Vermutung hatte, zeigte sich umgehend in den Anträgen des Eisenbahnkomitees Nürnberg, das nun, nachdem das Projekt über Betzenberg gescheitert war, für einen Bahnbau rechts der Pegnitz stimmte. Man wollte endlich Wöhrd und dem Stadtviertel um das Laufertor mit ihren Güterschuppen zu einem Bahnhof verhelfen. Man meinte, es würde nicht lange dauern, dann würden sicherlich noch weitere Anträge folgen.

H-6602, 28. Juli 1869 f.

2) Bayreuther Tagblatt vom 31. März 1869
M-Bayreuth, vorl. Nr. 2895, Stadtarchiv Bayreuth
M-Weiden, A II/2514, Stadtarchiv Weiden

Elisenfels, Seussen, Redwitz, Wunsiedel, Weißenstadt und Gefrees nach Markt-Schorgast zu führende Bahn besondere technische Schwierigkeiten nicht entgegenstehen und die prälimierten Bau- und Betriebseinrichtungskosten die Summe von fl. 7.250.000 - oder ca. fl. 370.000 für die geometrische Stunde - in keiner Weise überschreiten werden¹⁾.

Diese Verhältnisse legte Wunsiedel auch in der Eingabe vom 20. Februar 1859 dar, jedoch ohne Erfolg. Die Staatsregierung unterstützte den Bau der Strecke von Hof nach Eger²⁾.

Im Sommer 1863 griffen die Bewohner von Schirnding, Hohenberg, Arzberg, Elisenfels, Franken, Weißenstadt, Kornbach, Knopfhammer, Gefrees und Berneck das Projekt erneut auf, änderten es jedoch dahingehend ab, daß statt des Anschlusses an die Ludwigs-Süd-Nordbahn in Marktschorgast, die Fortsetzung der Linie von Gefrees über Metzlersreuth, Berneck und Himmelskron nach Schlönen bei Trebgast angestrebt wurde.

Durch die erneut vorgenommene Nivellierung glaubte man nämlich, auch über Berneck, Goldkronach bauen zu können, ohne daß größere Schwierigkeiten auftraten. Am 13. September 1863 wurde die Staatsregierung gebeten, diese Bahn in das neu zu schaffende Eisenbahngesetz aufzunehmen³⁾.

In den Jahren bis 1868 mehrten sich die Bittschriften⁴⁾. Der damalige Handelsminister von Schlör nahm deshalb mit der Ostbahn Verbindung auf, zu der er als ehemaliger Direktor sehr guten Kontakt hatte. Er erreichte aber weder, daß die Gesellschaft die angeregte Fichtelgebirgsbahn baute, noch ihrem Bau auf Staatskosten zustimmte. Um die sich daraus er-

1) O. Verf., Die Eisenbahn durch das Fichtelgebirge in der Richtung von Ost nach West, München 1869, S. 4 (Nr. 1759 der Druckschriftensammlung des AVM Nürnberg)

H-6550, 12. Mai 1858

M-Hof, F VI, 193, S. 20, Stadtarchiv Hof

M-Bayreuth, vorl. Nr. 4949, Stadtarchiv Bayreuth

2) Siehe: Kapitel 7 c

H-6550, 25. Dezember 1859

3) Siehe: O. Verf., Die Eisenbahn durch das Fichtelgebirge in der Richtung von Ost nach West, München 1869, S. 7

4) H-6550

gebenden Streitigkeiten und Verzögerungen in der Kammer zu vermeiden, wurde diese Bahn erst gar nicht in den Gesetz-entwurf von 1868 aufgenommen¹⁾.

Nun standen diese Linien wiederum zur Debatte. Diesmal drängte die Staatsbahn auf Entscheidung. Für sie war ein Anschluß nach Eger zweckmäßiger als eine Bahn nur nach Bayreuth.

Kaum war der deutsch-französische Krieg beendet, da ließ die Staatsregierung auch schon das Fichtelgebirge nach möglichen Linien untersuchen. Dabei ergab sich, daß eine Bahn direkt durch das Fichtelgebirge wegen der hohen Kosten sehr unzweckmäßig sei. Stattdessen schlug die Generaldirektion der Verkehrsanstalten den Bau einer Bahn vor, die von Neuhaus (an der geplanten Hersbruck-Bayreuther-Bahn) über Auerbach - Kirchenthumbach, mit Kreuzung der Ostbahnstrecke Weiden - Bayreuth bei Kirchenthumbach, weiter über Waltersdorf, Redwitz, Wunsiedel, Röslau, Marktleuthen und Kirchenlamitz nach Oberkotzau zum Anschluß an die Süd-Nordbahn gebaut werden sollte. Außerdem wollte man die Bahn von Redwitz über Arzberg nach Eger weiterführen. Diese Bahnen boten nach Ansicht der Verkehrsanstalten keine größeren Steigungen als 1:150 und Kurvenradien bis zu 2 000 Fuß. Vor allem konnte man aber durch diese Strecke sogar die geplante Ostbahnlinie Eger - Weiden - Neukirchen - Nürnberg um mehr als zwei Stunden verkürzen. Dieser Plan war sehr bestechend, mußte allerdings die verschiedensten Interessen verletzen²⁾.

Auf Grund der engen Beziehungen der Ostbahnverwaltung zu den Staatsministerien erfuhr die Gesellschaft schon im Herbst 1871 von dem Plane, die in letzter Zeit wieder sehr stark propagierte Fichtelgebirgsbahn so weit südlich zu bauen. Sie sah damit ihre Verbindung nach Eger in Gefahr. Wahrscheinlich auf Veranlassung oder doch mit stillschweigender Förderung der Ostbahn bat das Bankhaus Merck (Merck war Verwal-

1) K.d.Abg. 1872, Sten. Ber. Bd. II, S. 410

2) A-5205, 13. März 1872

tungsrat der Ostbahn) am 30. September 1871 um die Projektierungskonzession für die von der Staatsbahn vorgeschlagene Linie, welche mit einer Verbindungsbahn von Redwitz nach Mitterteich gebaut werden sollte. Dieses Gesuch wurde allerdings nicht genehmigt. Vielmehr wollte die Staatsbahn nun selbst bauen, um so die Vorteile der Ost-West-Verbindung zu genießen, die bisher der Ostbahn zufließen¹⁾.

Damit aber hatte die Ostbahn noch lange nicht verloren. Einmal war die Anschlußfrage der Bahn in Eger noch nicht geklärt²⁾, zum anderen konnte die Ostbahn den von der Staatsbahn gewünschten kürzeren Anschluß an das Pilsener Kohlenbecken und besonders an das jetzt neu erschlossene Ellbogener Kohlenrevier durch kürzere Linien erreichen³⁾.

Sicherheitshalber suchte aber die Ostbahnverwaltung auf Drängen des Ministerialrates von Schubert um die Projektierungskonzession für eine Bahn von Weiden an die bayerische Grenze nach, für die bereits am 16. Februar 1871 Ritter Hugo von Maffei mit Zustimmung der Ostbahn die Projektierungskonzession für 6 Monate erhalten hatte. Diese Projektierungskonzession war inzwischen verfallen und die Staatsregierung lehnte eine Verlängerung ab⁴⁾. So konnte die Ostbahn diese

1) M-Weiden, A II/2517, 30. Dezember 1871, Stadtarchiv Weiden
M-Hof, F IV, 193/20, S. 113, Stadtarchiv Hof
M-Bayreuth, vorl. Nr. 2895, 30. Dezember 1871, Stadtarchiv Bayreuth

2) Um schneller zum Ziel zu kommen, wollte die Staatsbahn in Franzensbad an die Bahn von Eger nach Hof anschließen. Damit hoffte man, die notwendige Erweiterung des Bahnhofes in Eger zu umgehen.

H-5205, 12. Juli 1872

3) Ein Teil dieser Strecke von Weiden nach Neukirchen war schon 1869 genehmigt worden. Die Ostbahn hatte bei der Projektierung die kürzeste Linie von Weiden nach Nürnberg gesucht und Neukirchen als Anschlußpunkt gefunden. Die Gemeinde Hirschau konnte deswegen trotz aller Eingaben nicht berücksichtigt werden.

K.d.Abg. 1870/71, Sten. Ber. Bd. II, S. 165, 481, 541

4) A-MH-13141, S. 12, HStA München

A-8863, 21. August 1871

Schon im November 1870 hatten Graf Gattersberg und Dr. Schierl aus Wien um diese Projektierungskonzession nachgesucht, waren aber abgewiesen worden, als Hugo von Maffei sein Gesuch einreichte.

A-6090, 14. Januar 1873

Konzession erhalten.

Das Projekt war für die Ostbahn interessant geworden, weil die Gebrüder Klein am 18. Januar 1872 die österreichische Projektierungskonzession für eine Bahn von Ellbogen nach Neusattel zum Anschluß an die Franz-Josef-Bahn bei Kuttenplan erhalten hatten¹⁾.

Es fehlte also lediglich das kurze Stück von der Grenze bis Kuttenplan. Als sich kein Bewerber fand, erhielten die an der Bahn besonders interessierten Gemeinden Böhmens unter Führung Ellbogens die Projektierungskonzession von Kuttenplan über Tachau und Schönwald bis zur Grenze bei Waldheim. Ja, sie wollten die Bahn selbst bis Weiden weiter projektieren, falls die Ostbahn sich nicht bereit fand, die Bahn zu bauen²⁾.

Die Ostbahn hatte inzwischen die in Frage kommenden Strecken projektieren lassen. Nach langwierigen Entfernungsergleichen erklärte sie, daß für sie die Linie von Weiden über Rothenstadt - Vohenstrauß - Waidhaus die günstige sei, wollte aber diese Linie wie alle anderen nicht bauen, da sie eine Konkurrenzbahn zu bestehenden Ostbahnlinien sei. Sollte sich ein anderer Bewerber finden, so würde man ihm diese Strecken überlassen, besonders, da der Kostenaufwand

1) Die Projektierungskonzession von Weiden über Vohenstrauß nach Waidhaus und von Weiden über Floß nach Waldheim wurde den Gebrüdern Klein von der bayerischen Staatsregierung abgelehnt, weil Mängel in der Bahnbeschreibung festgestellt wurden und von Maffei bereits die Konzession besaß.

A-8863, 1. August 1871

A-MH-13141, S. 17, HStA München

2) Desgleichen hatte von Schlör und einige österreichische Interessenten um die Projektierungskonzession von Ellbogen über Kuttenplan nach Waldheim und von da über Floß nach Weiden nachgesucht, konnte aber die Konzession nicht mehr erhalten. Sie war bereits am 10. Oktober 1872 an Ellbogen verliehen worden.

A-6090, 30. Oktober 1872, 14. Januar 1873

sehr hoch sei¹⁾.

Damit hatte die Ostbahn den kürzeren Anschluß nach Osten vergeben. Der Verwaltungsrat war müde geworden, sich aus Konkurrenzgründen von einer Linie zur anderen jagen zu lassen.

Noch aber war die Bahn von Nürnberg nach Eger nicht genehmigt. Die an der Bahnlinie interessierten Städte Hof, Nürnberg, Auerbach, Kirchenthumbach usw. richteten Eingaben über Eingaben an den Landtag. Sie bearbeiteten ihre Abgeordneten und instruierten die Presse. Dabei bemühte man sich aber immer, die Bayreuther Bürger nicht zu reizen. Nur wenn diese Linie unangefochten blieb, konnte man auf einen Erfolg hoffen.

Die Bayreuther Bürger aber waren schon gereizt. Sie sahen die Gefahr, erneut von der Hauptbahn umgangen zu werden. Am 21. Dezember 1871 rief Bayreuth eine Volksversammlung ein, die ein Eisenbahnkomitee wählte, das die Interessen Bayreuths vertreten sollte²⁾.

Dieses Komitee trat in einer Denkschrift für die Bahn nach Bayreuth und deren Weiterführung durch das Fichtelgebirge ein. Außerdem legte es der Kammer und der Staatsregierung

1) Verw.R.-1451, 13. Januar 1873

A-6090, 14. Januar 1873

In der Wirtschaftskrise von 1873 war es um dieses Projekt still geworden. Erst 1875 wurde die Bahnlinie von Weiden über Vohenstrauß nach Waidhaus, bzw. über Floß gegen Pilsen erneut von den interessierten Gemeinden aufgeworfen. In der Zwischenzeit war jedoch an keinen österreichischen Anschluß mehr zu denken. Die bisherigen österr. Komitees hatten sich aufgelöst, neue ließen sich nicht finden.

A-6091, 1. Juni 1876, 21. November 1876

Vgl. auch: A-6092

Auch das Projekt der Gebrüder Klein, 1877 eine Vizinalbahn von Nürschau über Plan nach Weiden zu bauen, konnte nicht durchgeführt werden. (Siehe: A-6092; M-Weiden, A II/2514, Stadtarchiv Weiden) Vielmehr wurde erst 1912/13 eine Bahn bis Flossenbürg, bzw. Eslarn gebaut. Zu einem Anschluß nach Böhmen kam es jedoch nicht.

Vgl.: M-Weiden, III/772, Stadtarchiv Weiden

2) M-Hof, F VI, 193/20, 21. Dezember 1871, Stadtarchiv Hof

eine gedruckte Eingabe vor, die von 25 Gemeinden unterzeichnet war. Diese Vorstellung verlangte, daß die Kammer die Beschlußfassung über Anträge und Vorlagen für eine Fichtelgebirgsbahn so lange vertagen sollte, bis Bayreuth das Ergebnis der Vermessungsarbeiten vorlegen könne¹⁾.

Dieser Vorschlag war sehr geschickt vorgebracht. Wahrscheinlich wollte man mit den Vermessungsarbeiten so lange warten, bis die Kammer aufgelöst war. Dann hätte die gesetzlich festgelegte Bahn Hersbruck - Bayreuth gebaut werden müssen. Doch der Petitionsausschuß der Kammer nahm im April 1872 beide Vorlagen an. Sowohl die Bahn nach Bayreuth, als auch die nun offiziell von der Staatsbahn bevorzugte Fichtelgebirgsbahn sollten noch in dieser Kammerperiode behandelt werden.

Wieder wurden Anträge über Anträge eingereicht. "Die Telegraphen spielten. Von Hof allein gingen Telegramme des Stadtmagistrats, des Handels-, Fabrik- und Gewerbevereins, des Eisenbahnkomitees und des Gewerbevereins ab. Die beteiligten Gemeinden, Korporationen und Komitees der Oberpfalz und des Fichtelgebirges handelten ähnlich"... "Aber auch Bayreuth war nicht untätig. Eine Volksversammlung bat die Reichsratskammer telegraphisch, die Bahnlinien Hersbruck - Pegnitz - Creußen - Bayreuth zu erhalten." Ähnliche Telegramme gingen von allen Orten aus, die die gleichen Interessen wie Bayreuth hatten²⁾.

Am 26. April 1872 beschloß der Landtag nach sehr heftigen Diskussionen zunächst nur von Nürnberg bis Neuhaus zu bauen. Die Weiterführung sollte erst im nächsten Landtag beschlos-

1) O. Verf., Denkschrift des durch die Volksversammlung vom 21. Dezember 1871 erwählten Eisenbahn-Comité Bayreuth über die durch Gesetz vom 29. April 1869 sanktionierte Eisenbahn Nürnberg-Hersbruck-Bayreuth, Bayreuth 1872 Nr. 1752 der Druckschriftensammlung des AVM Nürnberg

2) Breiling, a.a.O., S. 48
Weiteres: M-Bayreuth, vorl. Nr. 2895, 19. April 1872, Stadtarchiv Bayreuth
O. Verf., Nachtrag zur Denkschrift des Eisenbahnkomitees Bayreuth vom 20. März 1872, Separatdruck aus dem Bayreuther Tagblatt vom 31. März 1872

sen werden, wenn nähere Erhebungen erfolgt seien¹⁾.

Nun begann der Streit von neuem. In Bayreuth ließen besonders der Bankier Friedrich Feustel, der Spinnereidirektor Karl Kolb und verschiedene andere Fabrikbesitzer die unterschiedlichsten Bahnen durch das Fichtelgebirge untersuchen. Alle Strecken hatten Bayreuth zum Mittelpunkt. Neben dem alten Projekt, von Bayreuth über Goldkronach - Berneck - Gefrees nach Münchberg zu bauen und damit die schiefe Ebene wirksam zu umgehen²⁾, wurde vor allem das Projekt von Gefrees über Weißenstadt - Wunsiedel - Arzberg - Eger besonders hervorgehoben. Das Komitee führte an, daß diese Strecke nur Steigungen von 1:150 aufweise. Vor allem könnte sie fabrikreiche Gegenden Oberfrankens verkehrsmäßig erschließen, während die von der Staatsbahn vorgeschlagene Bahn lediglich durch die sogenannte "tote Pfalz" gehe³⁾.

Doch die Staatsbahn lehnte diesen Vorschlag wegen der längeren Streckenführung, aber auch wegen der höheren Bau- und Betriebskosten ab. Nach dem Willen ihrer Verwaltung sollte

1) H-5205, 14. Juni 1872

2) Man dachte auch an einen Anschluß über Naila nach Eichicht.

M-Bayreuth, vorl. Nr. 2895, 30. November 1867, Stadtarchiv Bayreuth

Alle späteren Versuche, die "Schiefe Ebene" über Berneck - Marktschorgast aus strategischen Gründen unter 90-prozentiger Mitbeteiligung des Reiches umzulegen, blieben erfolglos. Das bayerische Außenministerium sah in dieser Strecke keine eigentliche Umgehung. Zudem wies die um 6,7 km kürzere Strecke größere Steigungen auf.

M-Bayreuth, vorl. Nr. 1295, 3. August 1890, Stadtarchiv Bayreuth

3) M-Bayreuth, vorl. Nr. 2895, 14. Februar 1873, Stadtarchiv Bayreuth

M-Bayreuth, vorl. Nr. 19648, Stadtarchiv Bayreuth

Das Bayreuther Komitee wandte sich auch an die Ostbahn, doch die Strecke von Bayreuth nach Eger zu übernehmen. Um diesen Plan schmackhaft zu machen, führte man an, daß sich für diese Linie bereits die Deutsche Eisenbahngesellschaft in Frankfurt interessiere. Doch die Ostbahnverwaltung lehnte ab. Wer gab ihr die Sicherheit, daß der Staat nicht dennoch eine Konkurrenzlinie bauen würde? Verw.R.-1440, 4. Juli 1872

M-Bayreuth, vorl. Nr. 16015, Stadtarchiv Bayreuth

von Schnabelwaid über Kirchenthumbach gebaut werden. Die Bahnverwaltung begründete diesen Entschluß nicht zuletzt mit der Tatsache, daß sich bei Zottenwies, Pilgramsreuth und Pullenreuth Braunkohlenlager befänden¹⁾.

Nun konnte die Staatsbahn an die genauere Projektierung gehen. Sie mußte dazu noch die Zustimmung der Ostbahn haben, deren Bahn bei Kirchenlaibach gekreuzt werden sollte. Um alle Mißhelligkeiten zu beseitigen, schlug sie der Ostbahn den Ankauf der fast fünf Stunden langen Strecke Kirchenlaibach - Bayreuth vor. Man meinte, mit diesem Schritt könnte man sowohl die baulichen Schwierigkeiten an der Kreuzung vermeiden, als sich auch den kostspieligen Anschluß von Schnabelwaid nach Bayreuth ersparen. Es wäre damit wohl eine Bahn von Nürnberg nach Bayreuth gebaut worden, allerdings mit einem Umweg über Kirchenlaibach.

Doch die Ostbahn war mit dieser Regelung nicht einverstan-

1) Die Stadt Hof holte damals Auskunft bei den Bergämtern in Regensburg und Bayreuth ein. Beide Amtsstellen versicherten, daß es sich um Braunkohlenlager handle, die sich bei einer Mächtigkeit von 22 bis 75 Fuß über tausend Tagwerk erstreckten. Zudem sei diese Kohle vortrefflich und eigne sich besonders zur Kesselfeuerung. M-Hof, F VI, 193/20, 1. Mai 1872, Stadtarchiv Hof
Wegen dieser Kohlevorkommen wurde neben dem Bayreuther Projekt auch die von Wunsiedel vorgeschlagene Linie über Grötschenreuth - Wunsiedel - Oberkotzau verworfen. Breiling, a.a.O., S. 49
K.d.Abg. 1871/72, Sten. Ber. Bd. I, S. 311, 425; Bd. II, S. 404, 765 ff.; Beil. Bd. III, S. 5
Später stellte sich heraus, daß es sich um ein Lignitvorkommen handelte, das wegen des hohen Wasser- und Aschegehaltes nicht verwendbar war. Im Volksmund wurde deswegen die "Schindellohe" auch "Schwindellohe" genannt.

Vgl.: Held, Paul, 75 Jahre Fichtelgebirgsbahn, in: Der Siebenstern, Vereinszeitschrift des Fichtelgebirgsvereins e.V., Jg. 1952, S. 98

Ob die Staatsregierung oder die Staatsbahn wußten, daß die Braunkohle minderwertig ist, ließ sich nicht beweisen. Sie hatten aber eine nähere Untersuchung der Vorkommen unterlassen.

A-5350, 11. November 1873

Vgl. auch: Streit, Fritz, Die Verkehrswege durch das Bayreuther Land seit der Markgrafenzeit, Bayreuth 1955, S. 23 f.

den. Für sie wäre das Reststück von Kirchenlaibach bis Weiden zur Sackbahn geworden. Sie schlug deshalb den Verkehrsanstalten den Verkauf der ganzen Strecke Bayreuth - Weiden vor. Im übrigen meinte der Verwaltungsrat, solle doch die Staatsbahn auf die überaus schädliche Konkurrenzlinie verzichten. Ein für die Volkswirtschaft und dem Staat schädlicher Tarifikampf sei sonst unausbleiblich¹⁾. Damit war klar ausgesprochen, daß die Ostbahn alle ihr zur Verfügung stehenden Mittel einsetzen würde, den Bau zu verhindern oder doch zu erschweren.

Noch war diese Linie nicht gebaut und die Schwierigkeiten bezüglich der Bahnkreuzung und des Anschlusses in Eger nicht überwunden. Die nun auf 28.817.700 fl. veranschlagte und damit sehr teure Bahnlinie von Nürnberg bis Eger war noch nicht einmal vom Landtag genehmigt. Verständlich, daß eine Kampfabstimmung in der Kammer zwischen den Anhängern der Staatsbahn und denen der Ostbahn unausbleiblich war. Wer würde siegen? Selbst wenn dies die Staatsbahn wäre, und die Linie trotz aller Schwierigkeiten gebaut werden würde, wäre ein Tarifikampf die Folge.

Gerade bei der Fichtelgebirgsbahn wurde die Einengung der Baupolitik des Staates durch die Ostbahn besonders ~~ener~~träglich. Ginge es nach dem Willen der Ostbahn, so wären in "ihrem Gebiet" keine neuen Linien mehr gebaut worden, da sie nicht rentabel genug erschienen. Einerseits mußte die Staatsregierung die Linien bauen, die in volkswirtschaftlicher Hinsicht für die Entwicklung des Landes notwendig waren, andererseits durfte man der Ostbahn, an der man selbst beteiligt war, keine Konkurrenzlinien schaffen.

Als die Spannungen immer größer wurden, stellte der Abgeordnete von Schlör bei der Beratung der Fichtelgebirgsbahn am 27. Januar 1874 einen Initiativantrag auf Vorlage eines Gesetzentwurfes, die Erwerbung der bayerischen Ostbahnen durch den Staat betreffend. Von Schlör meinte, daß nur die

1) A-5202, 11./15. November 1873

Vereinigung der Staats- und der Ostbahn die inzwischen völlig verworrenen Tarifverhältnisse und den Streit über die Linienführung ein für allemal beseitigen könne¹⁾.

Der Antrag von Schlörs rief zunächst noch den stärksten Widerstand der Kammer hervor, besonders, da die Ostbahngesellschaft bisher noch immer bessere Erträge hatte als die Staatsbahn, auch wenn diese stark abgenommen hatten²⁾. Man verwies den Antrag an einen besonderen siebenköpfigen Ausschuß, der nach langen Beratungen zu dem Ergebnis kam, daß es trotz der anerkannt guten Verwaltung der Ostbahn, trotz der großen Verdienste für den Ausbau des vaterländischen Bahnnetzes und für die Förderung von Handel und Industrie die richtigste Lösung sei, durch Verstaatlichung der Ostbahnen den Schwierigkeiten Herr zu werden³⁾.

Auch die Staatsregierung hielt den Erwerb für richtig. Sie meinte, die Ostbahn bilde einen Staat im Staate, eine zum Monopol strebende kapitalistische Macht, die den gesamten Verkehr in Ostbayern beherrsche und somit als wichtiger Bestandteil der Landesverteidigung selbstverständlich in die Hand des Staates gehöre⁴⁾.

Der Ausschuß schlug aus diesem Grunde vor, die Staatsregierung schon jetzt unter Festsetzung einer Maximalsumme zum Ankauf der Ostbahnen zu ermächtigen, ein Antrag, der auf den Widerstand der Abgeordneten hin umgeändert werden mußte⁵⁾. Mit 83 gegen 60 Stimmen wurde am 13. Juli 1874 (erste Lesung am 13. Mai) ein neuer Antrag angenommen, der die

1) K.d.Abg. 1873/75, Beil. Bd. II, S. 249 ff.

Von Schlör setzte sich immer für die Bahn nach Bayreuth ein.

Vgl.: M-Bayreuth, vorl. Nr. 19648, 9. Jan. 1872, Stadtarchiv Bayreuth

2) K.d.Abg. 1873/75, Sten. Ber. Bd. I, S. 400 ff.

3) K.d.Abg. 1873/75, Beil. Bd. II, S. 445

4) K.d.Abg. 1873/75, Sten. Ber. Bd. II, S. 507 ff.

5) Die der Ostbahn nahestehenden Abgeordneten überschätzten den künftigen Reinertrag der Gesellschaft, andere Abgeordnete waren überzeugt, daß die Ostbahn später, wegen der sich immer mehr verschärfenden Konkurrenz, wohlfeiler zu erwerben sei als jetzt.

Frankfurter Handelsblatt vom 9. Dezember 1874

kgl. Staatsregierung aufforderte, mit der Ostbahn über den Erwerb ihrer Bahnen zu verhandeln und dem nächsten Landtage eine geeignete Vorlage zu machen¹⁾.

Als kein Zweifel bestand, daß die Ostbahn vom Staat aufgekauft werden würde, ging auch die Fichtelgebirgsbahn ohne größere Debatten durch die Kammer. Schließlich wurde in der Sitzung der Reichsräte vom 15. Juli 1874 die Gesetzesvorlage mit 30 gegen 7 Stimmen zum Beschluß erhoben²⁾.

Danach sollte sowohl die bereits 1869 beschlossene Linie Nürnberg - Bayreuth, als auch die Strecke von Schnabelwaid über Kirchenlaibach nach Eger gebaut werden.

Doch nun eilte der Bahnbau nach Böhmen nicht mehr. Würde die Ostbahn aufgekauft werden, dann hatte man durch die Ostbahnstrecke Nürnberg - Neukirchen - Weiden - Eger eine viel kürzere Bahnverbindung zu den Kohlengruben, als dies durch die Fichtelgebirgsbahn jemals möglich wäre. Diese Strecke würde selbst dann noch kürzer sein, wenn man die Strecke von Hersbruck über Altdorf, Neumarkt, Beilngries nach Ingolstadt weitergebaut hätte, wie man dies 1862 und besonders 1873 ernstlich erwogen hatte³⁾.

So wurden zunächst die bereits beschlossenen Bahnen vollendet, wobei die Linie Nürnberg - Hersbruck rechts der Pegnitz so gebaut wurde, wie sie in der Projektierung vorgesehen war, obwohl man doch in naher Zukunft die Ostbahnstrecke verwenden konnte⁴⁾. Am 15. Oktober 1875 wurde die von der Ostbahn übernommene Linie Weiden - Neukirchen eröffnet,

1) K.d.Abg. 1873/75, Sten. Ber. Bd. I, S. 521 ff., 533

2) K.d.Abg. 1873/75, Beil. Bd. II, S. 393; Sten. Ber. Bd. II, S. 319 ff.
K.d.R. 1873/74, Prot. Bd. I, S. 172 ff.
Gesetz vom 27. Juli 1874, abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 440 f.

3) Alle Vorstellungen der betreffenden Gemeinden führten zu keinem Erfolg. Die Linie blieb unausgeführt.
Näheres: A-5251, besonders 8. Oktober 1877

4) Man nahm lediglich die Verbindung der beiden Bahnlinien, nämlich von Hersbruck rechts der Pegnitz nach Pommelsbrunn, in das Gesetz vom 27. Juli 1874 auf. Diese Strecke wurde am 10. Oktober 1877 eröffnet.

am 15. Juli 1877 Nürnberg - Hersbruck rechts der Pegnitz, Schnabelwaid - Bayreuth, am 15. Mai 1878 Schnabelwaid - Holenbrunn - Oberkotzau und ein Monat später die Sekundärbahn Holenbrunn - Wunsiedel.

Mit dem Anschluß nach Eger ließ man sich Zeit. Die ehemalige Ostbahnlinie Eger - Weiden - Neukirchen - Nürnberg genügte vorerst für den Verkehr. Erst am 16. Mai 1877 wurde der Staatsvertrag mit Wien geschlossen, der die Staatsbahnstrecke Schirnding - Eger genehmigte. Am 20. November 1879 wurde die Strecke Marktredwitz - Schirnding und am 11. November 1883 Schirnding - Eger eröffnet. Damit hatte das Fichtelgebirge endlich die schon lange geforderte Bahn.

11. Kapitel: Die Verstaatlichung der Ostbahn

Der bevorstehende Ankauf der Ostbahn beschäftigte Abgeordnete und Öffentlichkeit. Auch in Regierungskreisen schenkte man dieser Frage besondere Aufmerksamkeit, umso mehr, als man auch in anderen Ländern die Eisenbahnen nach Möglichkeit verstaatlichte¹⁾. Zunächst wollte sich die Staatsregierung mit den Verhandlungen Zeit lassen, doch dann drängten sie politische Gründe zur baldigen Entscheidung.

Bei der Reichsgründung von 1871 war das Eisenbahnwesen im Interesse des allgemeinen Verkehrs und der Landesverteidigung der Aufsicht des Reiches unterstellt worden. Die Bahnen sollten wie ein einheitliches Netz verwaltet werden, mit einheitlichen Normen für die Anlagen, den Betrieb, die Ausrüstung, mit ineinandergreifenden Fahrplänen und gleichen Tarifen. Ferner konnte das Reich, laut Artikel 41 der Reichsverfassung²⁾, auf seine Kosten - selbst gegen den Widerstand der beteiligten Bundesstaaten - Eisenbahnen erbauen, wenn sie im Interesse der Landesverteidigung oder im

1) Vgl.: Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 1616

2) Die Artikel 41 und 47 der Reichsverfassung lauteten:

"Eisenbahnen, welche im Interesse der Verteidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für notwendig erachtet werden, können kraft eines Reichsgesetzes auch gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durchschneiden, unbeschadet der Landeshoheitsrechte für Rechnung des Reiches angelegt oder an Privatunternehmer zur Ausführung konzessioniert und mit dem Expropriationsrechte ausgestattet werden."
"Den Anforderungen der Behörden des Reiches in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen zum Zweck der Verteidigung Deutschlands haben sämtliche Eisenbahnverwaltungen unweigerlich Folge zu leisten. Insbesondere ist das Militär und alles Kriegsmaterial zu gleichen ermäßigten Sätzen zu befördern."

Siehe auch: Vertrag mit Bayern vom 23. November 1870, § 3
Dort wurden die bayerischen Eisenbahnreservatrechte geregelt.

Vgl.: Riedel, Emil, Die Reichsverfassungsurkunde vom 16. April 1871, Nördlingen 1871, Artikel 41 bis 47, S. 125 ff.

Interesse des gemeinsamen Verkehrs für notwendig erachtet wurden¹⁾.

Diesen Bestimmungen war Bayern nur insofern unterworfen, als sie die Landesverteidigung betrafen. Bezüglich der Ausgestaltung seiner Bahnen und Tarife hatte es freie Hand²⁾.

Gerade um 1874 befürchtete die bayerische Staatsregierung eine Einmischung des Reiches. Nachdem Bismarcks erster Versuch, alle deutschen Privat- und Staatseisenbahnen zu Reichseisenbahnen zu machen, am Widerspruch der süddeutschen Bundesstaaten gescheitert war, wollte er diesen Plan durch den allmählichen Ankauf der Bahnen durch das Reich verwirklichen³⁾.

Die bayerische Staatsregierung war sich bewußt, daß für die Ankaufsabsichten Bismarcks zunächst vor allen die Privatbahnen in Frage kommen mußten, da diese, wenn es ihr privatwirtschaftliches Interesse gebot, gerne bereit waren, ihr Unternehmen gegen einen entsprechenden Betrag zu verkaufen. Würde Bismarck sich um die bayerische Ostbahn bemühen und sie auch erwerben, dann hatte er damit auch die bayerische Staatsbahn in der Hand. Er konnte sie durch entsprechende Tarifmaßnahmen gefügig machen. Andererseits sah man im eigenen Ankauf der Ostbahn ein gutes Mittel, sich den Zentralisationsbestrebungen des großen Kanzlers besser

1) Vgl.: Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 1616 ff.

Siehe auch: Mayer, Arthur von, a.a.O., S. 10

Lagatz, Zur Geschichte des Reichseisenbahngedankens, in: Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1920, S. 324

2) Leyen, von der, Die Eisenbahnbaupolitik des Fürsten Bismarck, Berlin 1914, S. 39 ff.

3) Vgl.: Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 1617

Lagatz, a.a.O., S. 325

Leyen, von der, a.a.O., S. 131 f.

Kech, Edwin, Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik, Leipzig 1911, S. 107 ff.

erwehren zu können¹⁾.

Der Verwaltungsrat der Ostbahn war nicht abgeneigt, das Unternehmen zu verkaufen. Die Wiener Börsenkrise vom Mai 1873 mit der darauffolgenden Produktionskrise verursachten bei der Staatsbahn und der Ostbahn ein starkes Ansteigen der Betriebskosten bei gleichzeitigem Rückgang der Einnahmen. Die Staatsbahn versuchte deshalb, durch entsprechende Tarifmaßnahmen den Verkehr ihrer Bahnen wieder zu steigern, was zum Großteil auf Kosten der Ostbahn erfolgen mußte²⁾. Die Staatsregierung billigte dies. Sie wies schon bei der Beratung des von Schlörtschen Auftrages darauf hin, daß die Staatsbahn aus finanziellen Gründen den Wettbewerb mit der Ostbahn verstärkt aufnehmen müsse. Die Aussichten für die Zukunft sahen also schlecht aus. Auf die Dauer konnte die Ostbahn nicht mit der Staatsbahn konkurrieren, besonders, da inzwischen auch die Baukosten ihrer Linien sich denen

1) Bezeichnenderweise geben die diesbezüglichen Akten keinen Aufschluß über diese hochpolitische Gedankenführung. Anscheinend hatte man sich nach 1871 immer mehr mit dem Gedanken vertraut gemacht, die Ostbahn über kurz oder lang zu verstaatlichen. Dies zeigten einmal die laufenden Hinweise der Abgeordneten, die Staatsbahn wolle die Fichtelgebirgsbahn nur deshalb bauen, um die Ostbahn für eine spätere Verstaatlichung gefügiger zu machen. Zum anderen führte der verantwortliche Minister von Pfretzschner am 29. Mai 1873 auf einen Antrag des Juden Gustav Gumpoldt (früher Gumpel) aus, der angeblich im Auftrag des Frankfurter Bankvereins, der Deutschen Vereinsbank, der Effekten- und Wechselbank, des Hauses Erlanger und Söhne und der Bank für Handel und Industrie mit der bayerischen Staatsregierung wegen der Verpachtung der Staatsbahnen verhandeln wollte, daß die Staatsregierung aus politischen Gründen den Staatsbahnbetrieb beibehalten wolle. A-9339, 29. Mai 1873

Vgl.: Seitz, Hanns Herrmann, Staatsrecht und Eisenbahnpolitik bei der Verstaatlichung der bayerischen Eisenbahnen, Diss. Erlangen 1948, S. 49 (Maschinenschrift)

Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 1613

Erst nach der Verstaatlichung der Ostbahn sprach der Abgeordnete Dr. Freytag in der Kammer von den politischen Gründen, die zu diesem Schritt führten.

K.d.Abg. 1875/76, Sten. Ber. Bd. I, S. 118

2) Marggraff, Hugo, a.a.O., S. 45 f.

der Staatsbahnen angenähert hatten¹⁾.

Betrug 1871 die Rendite noch 8 Prozent, so war sie inzwischen laufend gefallen auf 6,75, auf 6 Prozent und für 1874 war eine noch niedrigere Rendite zu erwarten. Wohl hatte der Staat 4 1/2 Prozent Dividende bis zum Jahre 1905 garantiert, aber diese war weit geringer anzusetzen, wenn man berücksichtigt, daß bei einem stärker einsetzenden Wettbewerb weit geringere Erträge als jetzt zu erwarten waren und somit auch der spätere Ankaufrispreis des Staates gedrückt werden würde.

Als sich daher unterm 31. Oktober 1874 das seit 1. Januar 1872 für den Bahnbau verantwortliche Staatsministerium des kgl. Hauses und des Äußeren an die Ostbahn wandte und anfragte, ob und unter welchen Bedingungen der Verwaltungsrat der Ostbahn geneigt wäre, Unterhandlungen über den Ankauf ihrer Bahn aufzunehmen, erwiderte die Ostbahn, die Staatsregierung solle Vorschläge unterbreiten.

Daraufhin bereiste im Auftrage der Staatsregierung und mit Zustimmung der Ostbahn Baudirektor Röckl, Oberingenieur Trient und Obermaschinenmeister Mahla von den kgl. Verkehrsanstalten vom 21. November bis 27. November 1874 die Ostbahn, um sich über den Zustand der Strecken und Anlagen zu informieren²⁾.

Der Bericht der Kommission ergab, daß sich die Ostbahn in entsprechendem Zustande befände, und daß Ausgaben von Belang bei der Übernahme nur in der teilweisen Erneuerung der Gleise und in der Anschaffung von Lokomotiven notwendig seien,

1) In der deutschen Eisenbahnstatistik von 1865 wurden die durchschnittlichen Baukosten der bayerischen Staatsbahnen mit 483.000 Taler = 845.250 fl. pro Meile Bahnlänge errechnet, während die Ostbahn pro Meile nur 405.499 Taler = 709.622 fl. verbauten, also um 135.628 fl. pro Meile weniger. Das Verhältnis der Einnahmen zu den Ausgaben betrug bei der Staatsbahn 52,28 %, bei der Ostbahn nur 37,73 %.

Siehe: O. Verf., Über den Bau und Betrieb der bayer. Staatsbahnen und der bayer. Ostbahnen, München 1868 Nr. 1857 der Druckschriftensammlung des AVM Nürnberg

2) Verw.R.-1115, 31. Oktober 1874

Staatsratsprot. v. 24. März 1875, in: Akt 1241, S. 21 ff., HStA München

Erneuerungen, die durch die von der Ostbahn gespeicherten Fonds (Rücklagen) hinreichend gedeckt wären¹⁾.

Man trat in die Verhandlungen ein. Hauptberatungspunkt war die Ablösungssumme. Die Staatsregierung ging zunächst von dem vom "Besonderen Ausschuß" der Kammer der Abgeordneten vorgeschlagenen Ablösungspreis aus, von:

- a) 395 Mark = 230 fl. 25 kr. = 115 5/24 % für eine Aktie der alten Emission,
- b) 380 Mark = 221 fl. 40 kr. = 110 5/6 % für eine Aktie der zweiten Emission.

Diese Beträge sollten in 4 1/2 prozentigen Eisenbahnschuldbriefen aufgebracht werden, wobei man den über 300 Mark liegenden Betrag in bar vergüten wollte.

Von Seite der bayerischen Staatsregierung war man sich darüber im Klaren, daß der Wert der Anlagen viel höher sei als der Bilanzwert, da die alten Linien schon damals sehr billig gebaut werden konnten und der normale Verschleiß durch Ausbesserungen und durch die hohen Reserven mehr als voll ausgeglichen war.

Dennoch blieb die Staatsregierung mit ihrem Angebot zunächst unter dem von den Abgeordneten vorgeschlagenen Ablösungspreis. Sie ließ jedoch die Wahl zwischen 4 1/2 prozentigen und 4 prozentigen Staatseisenbahnschuldbriefen und meinte, bei 4 1/2 prozentiger Verzinsung für Aktien erster Emission 390 Mark, für die Aktien zweiter Emission 375 Mark bezahlen zu können. Bei 4 prozentiger Verzinsung sollten es 410, bzw. 395 Mark sein.

Damit war der Verwaltungsrat der Ostbahn nicht einverstanden. Er erklärte zwar, daß er dieses Angebot der Generalversammlung der Gesellschaft vorlegen werde, ohne es aber zur Annahme empfehlen zu können.

1) K.d.Abge. 1873/75, Beil. Bd. IV, S. 287 ff.

Da die Staatsregierung Wert darauf legte, daß man sich bald mit der Ostbahn einigte, schlug sie bei 4 1/2 Prozent Verzinsung eine Vergütung von

390 Mark = 227 fl. 30 kr. = 113 3/4 % für eine Aktie

1. Emission und

380 Mark = 221 fl. 40 kr. = 110 5/6 % für eine Aktie

2. Emission vor.

Sie glich also die Aktien der zweiten Emission denen der ersten ein wenig an.

Der Ostbahnverwaltungsrat verhielt sich zwar gegen dieses Angebot nicht ablehnend, meinte aber, erst bei 395 Mark, bzw. 390 Mark seine volle Zustimmung geben zu können.

Er wolle aber auch mit einer Ablösungssumme von

420 Mark = 245 fl. = 122 1/2 % und

410 Mark = 239 fl. 10 kr. = 119 7/22 %

bei einem Zinssatz von 4 Prozent zufrieden sein, ein Vorschlag, der schließlich die Genehmigung der Regierung fand¹⁾.

Danach errechnete sich der Gesamtaufwand des Staates mit:

300 000 Aktien à 420 Mark = 126.000.000 Mark

100 000 Aktien à 410 Mark = 41.000.000 Mark

167.000.000 Mark

=====

oder 97.416.667 fl.

./. Rücklagen des Reservefonds 3.800.000 fl.

ergab einen Reinaufwand von 93.616.667 fl.

=====

wozu noch die Verschuldung der Ostbahn durch die Anleihe in Höhe von 23.214.100 fl. kam.

Die jährliche Belastung des bayerischen Staates betrug:

4 % Zinsen aus 93.616.667 fl. 3.744.667 fl.

./. 4 1/2 % Zinsgarantie des
Aktienkapitals der Ostbahn, von

80 Mill. Gulden, die wegfielen 3.600.000 fl.

ergab einen Mehraufwand v. jährlich 144.667 fl.

=====

1) K.d.Abg. 1873/75, Beil. Bd. IV, S. 287 ff.
Vertrag vom 1. März 1875, in: Verw.R.-1115

Als Gegenleistung der Ostbahn ging rückwirkend zum 1. Januar 1875 das gesamte bewegliche und unbewegliche Vermögen mit allen Rechten und Pflichten in das Eigentum des Staates über¹⁾.

Am 23. März 1875 berief der Verwaltungsrat die letzte Generalversammlung der Ostbahn ein, bei der 45 395 Aktien (= rund 12 Prozent des Aktienkapitals) durch 307 Aktionäre mit 9 030 Stimmen vertreten waren²⁾. Der Verwaltungsrat legte der Versammlung nahe, den Verkauf der Gesellschaft zu beschließen, da wahrscheinlich in Zukunft die Rente weiter sinken werde. Dieser Ansicht schlossen sich die Aktionäre an. Mit 7 987:264 Stimmen³⁾ nahmen sie den zwischen dem Verwaltungsrat der Ostbahn und der bayerischen Staatsregierung ausgehandelten Ablösungspreis an und beschlossen sodann einstimmig die Auflösung der Gesellschaft⁴⁾.

Am 15. April 1875 konnte die bayer. Staatsregierung das Gesetz "die Erwerbung der kgl. priv. bayer. Ostbahnen für das kgl. bayer. Staatsärar betreffend" verkünden⁵⁾.

Am 17. April 1875 löste sich der Verwaltungsrat der Ostbahn auf, der zuletzt folgende Mitglieder hatte⁶⁾:

- 1) Präsident: kgl. Staatsrat v. Schubert
- 2) I. Vizepräsident: Gabriel Sedlmayr, Bierbrauer
- 3) II. Vizepräsident: Großhändler Georg Neuffer

-
- 1) Um die Abrechnung zu erleichtern, wurde als Übergangszeitpunkt der Jahresbeginn gewählt.
 - 2) Daß die Gesellschafter auch bei dieser letzten und wichtigen Generalversammlung in so geringer Zahl vertreten waren, mag auf die Beschränkung der Stimmzahl und die starke Streuung der Aktien über ganz Deutschland bis nach Frankreich zurückzuführen sein. Klein-, wie Großaktionäre scheuten den weiten Anreiseweg nach München.
 - 3) Der Rest der Stimmen war ungültig.
 - 4) Verw.R.-1087, 23. März 1875
Siehe auch: Staatsratsprot. v. 24. März 1875, in: Akt 1241, S. 21 ff., HStA München
 - 5) K.d.Abgt. 1873/75, Beil. Bd. IV, S. 367
K.d.R. 1873/75, Prot. Bd. II, S. 356 ff., S. 383;
Beil. Bd. S. 258
Gesetz abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 447 ff.
 - 6) Verw.R.-1115, 17. April 1875

- 4) Sekretär: kgl. Ministerialrat v. Nüßler
- 5) Oberststallmeister Graf von Holnstein, Exzellenz
- 6) Freiherr Karl von Eichthal
- 7) Freiherr Josef von Hirsch
- 8) Ministerialrat von Morgenroth
- 9) Quieszierter Baudirektor von Dyck
- 10) Oberbaudirektor von Herrmann
- 11) Regierungsrat Pracher
- 12) Hofbankier Robert von Fröhlich
- 13) Oberpostminister Graf von Reigersberg
- 14) Advokat Stenglein
- 15) Baudirektor von Bromberger
- 16) Generaldirektionsrat Engel
- 17) Hofrat Dr. Henle
- 18) Bankier Dr. Merck

Die Mitwirkung an der Liquidation wurde Dr. Henle, Dr. Merck und Robert von Fröhlich übertragen. Den Umtausch der Aktien in Bayer. Eisenbahnschuldverschreibungen besorgte die Bayer. Staatsschuldenverwaltung.

Mit dem Gesetz vom 15. April 1875 übernahm der Staat die bis zum 1. Januar 1875 fertiggestellten 781 Kilometer langen Ostbahnlinien. Das waren im einzelnen¹⁾:

- 1) München - Landshut - Geiselhöring - Passau - Grenze
- 2) Geiselhöring - Regensburg - Schwandorf - Weiden - Eger
- 3) Weiden - Bayreuth
- 4) Nürnberg - Amberg - Schwandorf - Furth i. Wald - Grenze.

Diese Linien wurden mit einem Kostenaufwand von 65.548.513 fl. gebaut, wobei das Vermögen durch Aktienverkäufe mit höheren Kursen und durch Zinsen um 9.037.994 fl. vermehrt werden konnte, so daß der Bauaufwand unter Einbeziehung des Aktienkapitals von 60 Mill. fl. überreichlich gedeckt war. Es verblieb sogar noch ein Rest von 3.489.481 fl., den man dem Baufond der jüngeren Linien zugewiesen hatte, speziell

1) K.d.Abg. 1873/75, Beil. Bd. IV, S. 287 ff.

dem Baukapital der Linie Mühldorf - Landau, das wegen der schwierigen Bodenverhältnisse erhöht werden mußte.

Der Staat übernahm ferner die neuen Linien:

- 5) Nürnberg - Neumarkt - Regensburg
- 6) Neufahrn - Obertraubling
- 7) Sünching - Straubing
- 8) die Vizinalbahn Wiesau - Tirschenreuth.

Die Kosten dieser Linien betrugen 23.500.000 fl.

Im Bau waren folgende Linien:

- 1) Mühldorf - Landau - Plattling - Eisenstein
- 2) Weiden - Neukirchen

In Detailprojektion:

Landshut - Dingolfing - Landau

Die Gesamtbaukosten der fertigen Linien (einschließlich der Bahnhöfe, Werkstätten, der Lokomotiven, Wagen etc.) betrugen also:

für die alten Linien	65.548.513 fl.
für die neuen Linien	<u>23.500.000 fl.</u>
zusammen	89.048.513 fl.
	=====

wozu noch 639.606 fl. für Ergänzungen und Erweiterungen kamen¹⁾.

Daneben fielen dem bayer. Staat sämtliche bei der Ostbahn gebildeten Fonds zu, soweit sie nur aus dem Gewinn gespeist wurden:

- a) der Reservefond mit einem Bestande von 3.817.250 fl.
- b) der Selbstversicherungsfond gegen Brandschaden mit 124.889 fl.
- c) der allgemeine Unterstützungsfond mit 288.379 fl.
- d) und der Spitalfond mit 43.200 fl.

1) K.d.Abg. 1873/75, Beil. Bd. IV, S. 287 ff.

Bezüglich des Pensionsfonds mit einem Bestande von 1.616.500 fl. verpflichtete sich der Staat gegen Weiterentrichtung der satzungsmäßigen Beiträge der Bediensteten unter Verzicht auf Beitragserhöhung, die satzungsgemäßen Verbindlichkeiten des Fonds zu übernehmen. Der Pensionsverein mußte sich auflösen und sein Vermögen dem Staat zur freien Verfügung stellen.

Der Arbeiterinvalidenfond und der Sterbekassaverein wurde durch den Übergang nicht weiter berührt. Anstelle der Ostbahn wurden jetzt beide Einrichtungen vom Staat verwaltet.

An Schulden hatte die Ostbahn lediglich die 23.214.100 fl. Prioritätsanleihen¹⁾.

Um sich ein Bild über die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft machen zu können, sei die letzte Bilanz zum 31. Dezember 1874 angeführt²⁾:

1) Von der genehmigten Anleihe von 48.291.000 fl. war erst dieser Betrag zur Emission gelangt.

2) Verw.R.-1109, 27. April 1873

Die Finanzgewinne sind von den wirklichen Baukosten abgezogen, die Erweiterungskosten hinzugerechnet.

Im ganzen hatte die Ostbahn sehr gut gewirtschaftet.

Die Dividenden konnten bis 1871 fast ununterbrochen bis auf 8 % erhöht werden, um dann allerdings aus den schon erwähnten Gründen wieder auf 4,5 % zu fallen.

Siehe: Seite 225

Die Dividenden beliefen sich in den Jahren von 1859/60 bis 1863/64 auf 5 %, 1864/65 5,75 %, 1865/66 6 %, 1866/67 7 %, 1868 7,75 %, 1869 7,75 %, 1870 7,5 %, 1871 8 %, 1872 6,75 %, 1873 6 %, 1874 4,5 %.

Nähere Betriebskennzahlen siehe: Lechner, Theodor, a.a. O., S. 118

Eine genauere Übersicht mit weniger Fehlern befindet sich in: Verw.R.-1087, Beilage zur Generalversammlung vom 24. Mai 1874

Siehe ferner: Gedruckte Geschäftsberichte im Verkehrsmuseum Nürnberg

Aktiva

Anlagekosten und Betriebsmittel

a) alte Linien	56.944.852 fl. 6 kr.
b) neue Linien 37.633.578 fl.35 kr.	
./.. Erlöse 990.841 fl.59 kr.	36.642.736 fl. 36 kr.
Guthaben bei den Gesellschafts- bankiers und Dotationen	6.626.725 fl. 48 kr.
Kassabestände	57.480 fl. 58 kr.
Effektenkontobestände	<u>2.956.080 fl. 16 kr.</u>
	103.227.875 fl. 44 kr.
	=====

Passiva

Aktienkapital

300 000 Aktien I. Emission	60.000.000 fl.
100 000 Aktien II. Emission	
worauf einbezahlt	19.997.170 fl.

Prioritätsanleihen

66 326 bisher emittierte Obliga- tionen à 350 fl.	23.214.100 fl.
--	----------------

Reservefond gemäß § 35 der Statuten

3.817.250 fl.

wovon in Wertpa-

pieren angelegt 3.817.250 fl.

Diverse Kreditoren

170 fl.

Betriebskonto:

Bruttoeinnahmen 10.405.753 fl.18 kr.

./.. Ausgaben incl.

4,5 % Zins vom

Aktienkapital	<u>10.389.319 fl.34 kr.</u>	<u>16.435 fl. 44 kr.</u>
		103.227.875 fl. 44 kr.
		=====

Nach der Übernahme durch den Staat wurde die Ostbahn noch bis zum 1. Januar 1876 von einer besonderen "kgl. Abteilung für den Betrieb der Ostbahnen" bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen verwaltet. Danach ging die Betriebsführung auf das bereits bestehende Oberbahnamt Nürnberg und auf die neueingerichteten Oberbahnamter Regensburg und Weiden über. Heute sind die Strecken auf die Bundesbahndirektionsbezirke München, Nürnberg und Regensburg aufgeteilt, wobei die Regensburger Bundesbahndirektion als die "Traditionsdirektion" der Ostbahn angesehen werden kann.

Weniger stillschweigend vollzog sich die Übernahme der Ostbahnbediensteten. In Artikel 2 des Gesetzes vom 15. April 1875 hieß es¹⁾:

"Sämtliche Beamte und Bedienstete der bayerischen Ostbahnen, es mögen dieselben in aktiven Dienste stehen oder bereits pensioniert sein, werden unter denselben Bedingungen, unter welchen sie von der Gesellschaft angestellt oder pensioniert sind, gegen Fortentrichtung der dermaligen regulativmäßigen Pensionskassenbeiträge vom Staate übernommen und verbleiben in diesem Verhältnisse, solange der Übertritt derselben in den pragmatischen Staatsdienst, bzw. in die Dienstverhältnisse des nicht pragmatisch angestellten statusmäßigen Personals der kgl. Verkehrsanstalten nicht erfolgt ist."

Die Übernahme sollte noch Jahre lang böses Blut machen. Die Staatsbahnbediensteten mit ihren vielen abgelegten Prüfungen fühlten sich gegenüber ihren neuen Kollegen von der ehemaligen Ostbahn, die ohne Prüfungen in die gleiche Stellung gelangt waren, benachteiligt.

1) Abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 448

Zudem verdiente der Ostbahnbedienstete auch mehr, mußte allerdings auch die Pensionskassenbeiträge weiter entrichten. Im Laufe der Zeit schloß der Streit ein¹⁾.

1) Siehe hierzu: Kontroverse im Frühjahr 1878 zwischen dem Nürnberger Anzeiger und der Augsburger Abendzeitung, gesammelt in: Verw.R.-1426

12. Kapitel: Ausblick

Mit der Verstaatlichung der Ostbahn wurde es ruhig um den Hauptbahnbau in Bayern. Die überaus lästige und kostspielige Konkurrenz, die immer neue Hauptbahnen zeitigte, war weggefallen. Das nordostbayerische Bahnnetz reichte aus, den Verkehr zu bewältigen. Zudem mußten die 1869 beschlossenen Linien erst vollendet und die bisherigen Ostbahnstrecken in die Staatsbahn integriert werden. Lediglich der Umweg der Verbindung München - Berlin über Eger machte sich immer störender bemerkbar. Der gesteigerte Verkehr zwischen beiden Hauptstädten und besonders die neue Wehreinheit des Reiches verlangten, daß diese so wichtige Verbindung den Weg durch das Ausland mied. So wurde 1880 die 17 km lange Strecke Wiesau - Marktredwitz als Nahtstelle der Fichtelgebirgsbahn mit der ehemaligen Ostbahn vom Landtag genehmigt und bereits 1882 eröffnet.

Mit dem Ausbau der Hauptlinien war aber das Verkehrsbedürfnis in Bayern noch keineswegs gestillt. Aus dem ganzen Land kamen neue Wünsche. Selbst kleinste Gemeinden wollten an das Bahnnetz angeschlossen werden. Die Bittschriften mehrten sich. Diesen Ansprüchen konnte das Vizinalbahngesetz nicht mehr genügen¹⁾. Die Kammern entschlossen sich daher, dieses System aufzugeben. Am 18. April 1882 wurde ein ent-

1) K.d.Abg. 1875/76, Sten. Ber. Bd. II, S. 521 ff.

Man hatte sich bei der Ausführung der Vizinalbahnen zu sehr an das Vorbild der Hauptbahnen gehalten. Deshalb standen die Erträge in keinem Verhältnis zu den Kosten. Nach Abzug der staatlichen Anteile blieb fast nie etwas für die Gemeinden übrig.

sprechendes Gesetz verkündet¹⁾.

Statt der Vizinalbahnen sollte neben den Hauptbahnen ein zweites Netz geschaffen werden, das in das Innere des flachen Landes eindringen und die Verkehrsbeziehungen dorthin erleichtern sollte. Gleichzeitig mit der Aufgabe des Vizinalbahnsystems wurden die gesetzlichen Grundlagen für die Eisenbahnbaupolitik der Zukunft im sogenannten "Lokalbahngesetz" verkündet²⁾.

Auf Grund dieses Gesetzes setzte ein Sturm auf neue Bahnen ein. Erst nach und nach konnten diese einstmals als Zubringerlinien so wichtigen Bahnen gebaut werden³⁾.

So spät die Lokalbahnen gebaut wurden, so früh mußten die meisten von ihnen der Rationalisierung der Bundesbahn weichen. Der Verkehr wurde - wenn möglich - wieder auf die Straße verlagert. Damit schließt sich der Kreis.

Um 1800 waren "oft die Straßen so schlecht, daß nur Tragtiere für den Transport von Gütern eingesetzt wurden. Die

1) Abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 459 f.

Nach diesem Gesetz erhielten die Gemeinden entweder das für die Erdarbeiten aufgewandte Kapital zurück und verzichteten damit auf weitere Ansprüche, oder sie bekamen die Hälfte dieses Kapitals, während die andere Hälfte ab 1. Januar 1882 mit 4 Prozent verzinst und gleichzeitig amortisiert wurde.

Mit Ausnahme der rentablen Linie Immenstadt - Sonthofen verkauften alle Gemeinden ihre Beteiligungen an den Staat. 1893 wurde auch der Restbetrag für die Linie Immenstadt - Sonthofen zurückgezahlt. Damit gehörten alle bedeutenden Bahnen dem Staat.

2) Abgedruckt in: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 459 f.

Wie schon bei den Vizinalbahnen war die kostenlose Beschaffung des Grundes durch die Interessenten Vorbedingung für den Bau einer Lokalbahn. Die Erdarbeiten wurden aber im Gegensatz zum Vizinalbahngesetz vom Staat übernommen. Dafür hatten die Interessenten keinerlei Gewinnanspruch, es sei, sie bauten und betrieben die Bahn ganz auf ihre Rechnung. Allgemein wurde festgestellt, daß alle Lokalbahnen bei einfachster Konstruktion und vereinfachtem Betrieb sparsamer betrieben werden sollten als die Vizinalbahnen.

Vgl.: Löwenstein, Theodor, a.a.O., S. 1624 ff.

3) Siehe: Lohmann, Fritz, Die Entwicklung der Lokalbahnen in Bayern, Leipzig 1901

wenigen festen Straßen befanden sich in einem verkommenen Zustand. Die übrigen Landstraßen waren im heutigen Sinne reine Feldwege aus Erde und Straßenkot¹⁾.

Kein Wunder, daß man nach einem neuen Weg suchte, der sich in Schiene und Kanal anbot. Aus der Vielzahl der Pläne wurde schließlich der Donau-Main-Kanal gebaut. Die Eisenbahn mußte das öffentliche Vertrauen erst durch die Ludwigsbahn Nürnberg - Fürth gewinnen. Durch deren wirtschaftlichen Erfolg fanden sich 1836 viele Interessenten, die eine Eisenbahn von Süden nach Norden bauen wollten. Wenn auch alle diese Unternehmungen, bis auf die Bahn von München nach Augsburg, scheiterten, so wurde doch durch diese Gesellschaften der Grundstock für die spätere Linienführung in Bayern gelegt.

Der bayerische Staat mußte 1841 den Bahnbau selbst übernehmen, wollte er nicht durch die neuen Eisenbahnen in Württemberg umgangen werden. Unter dieser staatlichen Verwaltung entstanden in Bayern zunächst die Ludwigs-Süd-Nordbahn und die Ludwigs-Westbahn. Beide Linien folgten, wenn es irgendwie technisch möglich war, den alten Handelsstraßen und suchten dabei so viele Siedlungen wie möglich zu berühren.

Erst als 1856, durch die geringe Rendite der Staatsbahnen bedingt, der Bau der Ostbahn als Privatgesellschaft gestattet wurde, begann ein neuer Abschnitt im Bahnbau. Die zunehmende Konkurrenz beider Bahnen bedingte eine Verkürzung der Strecken, ja man baute reine Konkurrenzlinien, ohne auf den privat- und volkswirtschaftlichen Nutzen zu achten.

Mit der Verstaatlichung der Ostbahn im Jahre 1875 hörte die innerbayerische Konkurrenz auf. Zugleich war der Hauptbahnbau im wesentlichen abgeschlossen. So sind die meisten Haupt-

1) Voigt, Fritz, Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems, Berlin 1960, S. 79
Vgl.: Lotz, Walter, Die Verkehrsentwicklung in Deutschland seit 1800 bis zur Gegenwart, 3. Aufl., Leipzig-Berlin 1910

bahnen in Nordostbayern keine vorgeplanten Linien, die in zweckmäßiger Weise die Hauptverkehrspunkte miteinander verbinden; sie sind vielmehr Linien, deren Verlauf durch politische, wirtschaftliche und verkehrsgeographische Motive bestimmt wurde.

Literatur- und Quellenverzeichnis

a) Bücher und Aufsätze

- Bauer, Rudolf: Der Wandel der Bedeutung der Verkehrsmittel im nordbayerischen Raum, Diss. Erlangen 1962
- Beckh, Max: Deutschlands erste Eisenbahn Nürnberg - Fürth, Nürnberg 1935
- Berger, Rupert: Die Stadt Maxhütte, Burglengenfeld 1953
- Biensfeldt, Johannes: Frh. Theodor von Cramer-Klett, Sein Leben und sein Werk, Leipzig-Erlangen 1926
- Born, Eduard: Hundert Jahre Bayer. Ostbahn und ihre Fahrzeuge, in: Kraus-Maffei-Informationen, 1959
- Böttinger, Oskar: Die Entstehung der bayerischen Süd- und Nordbahn und die Beteiligung Nürnbergs an derselben, in: Die Heimat, Wochenbeilage der Nürnberger Zeitung, 1913, Nr. 5 - 21
- Breiling, Hans: Vorgeschichte zum Bau der Eisenbahnen in und um Hof, Hof 1957 (hektographiert), in: Stadtbibliothek Hof
- Brüschwien, Heinrich: Der Gedanke einer Rhein-Main-Donau-Verbindung in seiner geschichtlichen Entwicklung, Diss. Erlangen 1929
- Dietel, Karl: Die erste Eisenbahnlinie unserer nord-oberfränkischen Heimat, Helmbrechts 1951

- Dietrich, Paul: Beiträge zur Geschichte der Stadt Burglengenfeld mit besonderer Berücksichtigung der dieselbe in ihren wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen seit 35 Jahren herrschenden Eisenbahnfrage, 2. Aufl., München-Burglengenfeld 1895
- Distler, Rudolf: Der Kampf Bayreuths um seine Eisenbahn, (Zeitungsausschnitt) im Stadtarchiv Bayreuth
- Dollacker, Joseph: Der Bau der Ostbahn, in: Oberpfälzer Jura, Heimatbeilage des Amberger - und Sulzbach-Rosenberger Volksblattes, 1959, Nr. 8 - 16
ferner in: Die Oberpfalz, 1936, S. 9 ff., Amberger Tagblatt, 11.3.1931 ff., als Manuskript im Stadtarchiv Amberg
- Fahrmbacher, L.: Die Kanalverbindung zwischen Rhein und Donau, München 1892
Sonderabdruck aus: Bayer. Handelszeitung, 1892, Nr. 43 ff.
- Fischl: Die Geschichte der Regentalbahn, 40 Jahre Lokalbahn Gotteszell - Viechtach, in: Regensburger Anzeiger, 1929, Nr. 345
- Hafner: Die bestrentierliche Lokalbahn in Niederbayern (Straubing-Cham), in: Der Bayerwald, 1910
- Hagen, Rudolf: Die erste deutsche Eisenbahn mit Dampfbetrieb zwischen Nürnberg und Fürth, Gedenschrift zu deren 50 jähr. Jubiläum am 7. Dez. 1885, Nürnberg 1886

- Hahn, Eugen: Die Territorialpolitik der süddeutschen Staaten Baden, Bayern und Württemberg und ihr Einfluß auf die Verkehrsleitung und die Linienführung der Verkehrswege, insbes. der Eisenbahnen, Diss. Stuttgart 1929
- Hämmerle, Karl: Gustav von Schlör, Ein Beitrag zur bayerischen Geschichte des 19. Jahrhunderts, Leipzig-Erlangen 1926
- Hansen, Joseph: Gustav von Mevissen, Ein rheinisches Lebensbild (1815-1899), Bd. 1, Berlin 1906
- Hartmann, Karl: Geschichte der Stadt Bayreuth im 19. Jahrhundert, Bayreuth 1954
- Hauck, Erhard: Josef Ritter von Baader, ein bayerischer Journalist und Vorkämpfer des deutschen Eisenbahnwesens, Diss. München 1933
- Heigel, Carl-Theodor: Ludwig I., König von Bayern, Leipzig 1872
- Held, Josef: Die Rhein-Main-Donau-Verbindung in ihrer neuzeitlichen Entwicklung, Diss. Erlangen 1929
- Held, Paul: 75 Jahre Fichtelgebirgsbahn, in: Der Siebenstern, 1952, S. 97 ff.
- Hofmann: Die Eisenbahn in der bayerischen Ostmark, in: Regensburger Neueste Nachrichten, 1928, Jubiläums Nr.
- Humann: Karl Joseph Meyer, Hilburghausen 1896

- Hutzelmann,
Christian: Deutschlands erste Eisenbahn Nürnberg-Fürth, Ein Beitrag zur Geschichte des Eisenbahnwesens, Nürnberg 1885
- Kech, Edwin: Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik, Leipzig 1911
- Kick, Josef: Gustav von Schlör, in: Der Neue Tag, 30.11./5.12.1953
- Knies, Karl: Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen, Braunschweig 1853
- Konrad, Anton: Die öffentlich - rechtlichen Verhältnisse der Privateisenbahnen in Bayern, Diss. Erlangen 1912
- Konta, Ignaz: Geschichte der Eisenbahnen Österreichs vom Jahre 1867 bis zur Gegenwart, in: Geschichte der Eisenbahnen der Österreich-Ungarischen Monarchie, herausgegeben vom Österr. Eisenbahnbeamtenverein, Bd. I, 2. Teil, Wien 1898
- Kuhnle, Robert: Weiden und sein Jahrhundert der Eisenbahnen, Weiden 1963
- Lagatz: Zur Geschichte des Reichseisenbahngedankens, in: Archiv für Eisenbahnwesen, 1920, S. 325 ff.
- Lechner, Theodor: Die Privateisenbahnen in Bayern, München-Berlin 1920
- Lenk, Leonhard: Bayerische Eisenbahngeschichte, in: Bayerland, April 1962
- " Gustav von Schlör: Der letzte Handelsminister des Königreiches Bayern, in:

Unser Bayern, Heimatbeilage der Bayerischen Staatszeitung, Februar 1957

- Leonhardy, Heinrich: Die Anfänge des Eisenbahnwesens in Bayern, Diss. Erlangen 1911
- Leyen, von der: Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, Berlin 1914
- Lins, Wilhelm: Die thüringischen Eisenbahn-Verhältnisse, Jena 1910
- Lohmann, Fritz: Die Entwicklung der Lokaleisenbahnen in Bayern, Leipzig 1901
- Lotz, Walter: Die Verkehrsentwicklung in Deutschland seit 1800 bis zur Gegenwart, 3. Aufl., Leipzig-Berlin 1910
- Löwenstein, Theodor: Die Eisenbahnpolitik Bayerns bis zum Eintritt Deutschlands in die Weltwirtschaft (1825-1890), Diss. Frankfurt/M. 1927
Verwendet wurde Abdruck in: Archiv für Eisenbahnwesen, 1927, S. 881 ff.
- Lutz, Kosmas: Der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheines, München-Leipzig 1883
- Maier, Ottmar: Der Anschluß Eichstatts an das bayerische Eisenbahnnetz, in: Sammelblatt des historischen Vereins Eichstätt, 1929
- Marggraff, Hugo: Die kgl. bay. Staatseisenbahnen in geschichtlicher und statistischer Beziehung, München 1894

- Mayer, Arthur von: Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart, Berlin 1891
- Meinke, Bernhard: Eisenbahn Zeit- und Streitfragen vor hundert Jahren, Sonderdruck der Zeitschrift "Sachsen", 1932, Nr. 4 - 6
- O. Verf.: Bayern und die Eisenbahn, in: Bayerland, Sonderheft, München 1956
- " Geschichte der Mögeldorfener Eisenbahn, Nürnberg 1955 (Zeitungsausschnitt, in: Bücherei des Verkehrsmuseums Nürnberg)
- " Hundert Jahre "Alte Bahn", Sonderbeilage der "Hersbrucker Zeitung", vom 9. Mai 1959
- " Hundert Jahre Creditanstalt - Bankverein, Wien 1957
- " Hundert Jahre Eisenwerk Maximilianshütte 1853 - 1953, o.O. 1953
- " Hundert Jahre im Dienste Oberfrankens (Bayer. Staatsbank), Bayreuth 1952
- Popp, Walter: Gründung und Verwaltung der ersten deutschen Eisenbahn, der Ludwigsbahn zwischen Nürnberg und Fürth, Diss. Erlangen 1943
- Reiser, Hans: Aus der Geschichte der Itzgrundbahn, in: Der Frankenbund, 1950
- Rheinheimer, Walter: Die Konzession und Überwachung der Privateisenbahnen in Bayern, Diss. Würzburg 1932
- Riedel, Emil: Die Reichsverfassungsurkunde vom 16. April 1871, Nördlingen 1871

- Schäfer, Otto: Geschichte der badischen Eisenbahnpolitik 1833 bis 1890, Diss. Frankfurt/M. 1923
- Schanz, Gustav: Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale, Bamberg 1894
- Scheu, Erwin: Der nordbayerische Raum in wirtschaftsgeographischer Sicht, in: Die Nürnberger Hochschule im fränkischen Raum, herausgegeben von: Fritz Voigt und Erich Schäfer, Nürnberg 1955
- Schulze, Friedrich: Die ersten deutschen Eisenbahnen Nürnberg-Fürth und Leipzig-Dresden, Leipzig 1912
- Schumann, Hans: Die Entwicklung der Ludwigseisenbahn Nürnberg - Fürth, eine Wirtschafts- und Verwaltungsstudie, Diss. Erlangen 1925 (Schreibmaschinenschrift)
- Seidel - Grassmann: Bayerisches Staatsrecht, 3. Aufl., Tübingen 1913
- Seitz, Hanns: Staatsrecht und Eisenbahnpolitik bei der Verstaatlichung der bayerischen Eisenbahnen, Diss. Erlangen 1948 (Schreibmaschinenschrift)
- Siber, Thaddäus: Gedächtnisrede auf Joseph von Baader, gelesen in der öffentlichen Sitzung der K.B. Akademie der Wissenschaften am 28. März 1836, München 1836
- Stach, Hermann: Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns von den Anfängen bis zum Jahre 1867, in: Geschichte der Eisenbahnen der Österr.-Ungarischen Monarchie, herausge-

geben vom Österr. Eisenbahnbeamtenverein,
Bd. I, 1. Teil, Wien 1898

Staudenraus, Robert:

Die Ludwigseisenbahn und die Post, in:
Archiv für Postgeschichte in Bayern,
1935, Heft 11

Steffan, Franz

und Diehm, Walter: Die Bayerische Staatsbank, 1780-1955,
Geschichte und Geschäfte einer öffentlichen
Bank zur 175. Wiederkehr des Gründungs-
jahres, München 1955

Streit, Fritz:

Das "Geheimnis" der Fichtelgebirgsbahn,
in: Siebenstern, Mai/Juni 1960

"

Die Verkehrswege durch das Bayreuther
Land seit der Markgrafenzeit, Bayreuth
1955

Sturm, Heribert:

Eger, Geschichte einer Reichsstadt,
Augsburg 1951

Treitschke, Heinrich von:

Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert,
4. Teil, 5. Aufl., Leipzig 1907

Ulbricht:

Geschichte der kgl. sächsischen Staats-
eisenbahnen, Dresden 1889

Voigt, Fritz:

Die Einwirkung der Verkehrsmittel auf die
wirtschaftliche Struktur eines Raumes,
in: Die Nürnberger Hochschule im fränkischen
Raum, herausgegeben von: Fritz
Voigt und Erich Schäfer, Nürnberg 1955

"

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des
Verkehrssystems, Berlin 1960

- Wiedemann, Albert: Die sächsischen Eisenbahnen in historisch - statistischer Darstellung, Leipzig o.J. (1903/04)
- Wirth, Max: Die Geschichte der Handelskrisen, 2. Aufl., Frankfurt/M. 1874
- Zehrer, Adalbert: Die Eisenbahnentwicklung in der Bay. Ostmark, Wie Regensburg seine Eisenbahn erhielt, in: Die Oberpfalz, 1932, S. 97 ff.
- Zöpfl, Gottfried: Die Idee eines Main-Donau-Kanals von Karl den Großen bis auf Prinz Ludwig von Bayern (793-1893), Nürnberg 1894

b) Gedruckte Quellen

- A.Z.: Über die Wiederbelebung des bayerischen Handels, in: Zeitbedürfnisse mit besonderer Rücksicht auf Bayern, herausgegeben von: Georg Freiherr von Aretin, III. Bändchen, 2. Aufl., o.O. 1839
- Baader, Joseph von: Neues System der fortschaffenden Mechanik, 1. Aufl., München 1817
- " Über die Verbindung der Donau mit dem Mayn und Rhein und die zweckmäßigste Ausführung derselben, Sulzbach 1822
- " Über die Vorthelle einer verbesserten Bauart von Eisenbahnwagen und Eisenbahnen, München 1826
- " Über die Vorzüge der verbesserten Bauarten von Eisenbahnen vor den schiffbaren Kanälen, mit besonderer Beziehung auf die vorgeschlagene Verbindung der Donau und des Rheines, München 1828
- " Vorschlag einer neuen commerziellen Verbindung des Rheines mit der Donau durch eine Straße mit Eisenbahnen, in: Archiv für die Geschichte und Staatskunde von Bayern, herausgegeben von: Karl Christian von Mann, 1. Bd., 2. Heft, München 1817
- Fick, Friedrich: Mein letzter Versuch für die Floß- und Schiffbarmachung des schönen Rednitzflusses in Franken, Nürnberg 1816
- Grote, C.: Über ein Eisenbahnsystem für Deutschland, Göttingen 1834

- Hansemann, David: Die Eisenbahnen und deren Aktionäre im Verhältnis zum Staat, Leipzig-Halle 1837
- Kersdorf, von: Fragmentarische Notizen über den Eisenbahnbau in Bayern mit Bezug auf die diesjährigen Kammerverhandlungen und in specie auf den stenographischen Bericht des Abgeordneten G. Schlör, Augsburg 1861
- Lips und Fick: Der Kanal in Franken, ein Versuch auf die herrschende Opinion über diesen Gegenstand zu wirken und die Aufmerksamkeit des Publikums auf die Richtigkeit und allgemeine Möglichkeit desselben hinzu- leiten, Erlangen 1805
- List, Friedrich: Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden, Leipzig 1833
- " Schriften, Reden, Briefe, herausgegeben von: Erwin Beckerath, Karl Goeser, Friedrich Lenz, William Notz, Edgar Salin, Artur Sommer, Band III, 1. und 2. Teil, Berlin 1929
- Meyer, Joseph: Hanseatisch-Süddeutsche Zentraleisenbahn, Hilburghausen 1838
- O. Verf.: Darstellung der Handelsverhältnisse Nürnbergs im Hinblick auf die Richtung der in- und ausländischen Eisenbahnen, Nürnberg 1847

O. Verf.:

Denkschrift der Gesellschaft für die Herstellung einer Eisenbahn von Nürnberg über Bamberg an die nördliche Reichsgrenze, Nürnberg 1840

"

Denkschrift des durch die Volksversammlung vom 21. Dezember 1871 erwählten Eisenbahncomité Bayreuth über die durch Gesetz vom 29. April 1869 sanktionierte Eisenbahn Nürnberg - Hersbruck - Bayreuth, Bayreuth 1872

"

Die Bayer. Waldbahn von Landau an der Isar nach der bayerisch - böhmischen Grenze bei Eisenstein, Zwiesel 1872

"

Die Eisenbahn durch das Fichtelgebirge in der Richtung von Ost nach West, München 1869

Die Eisenbahn von Landshut an die Donau, Landshut 1856

"

Ehrerbietigste Vorstellung und Bitte des Eisenbahnkomitees Bayreuth, Nürnberg - Hersbruck - Bayreuth betr., Bayreuth 1872

"

Ideen über die Eisenbahnen in Bayern und deren Gefahren für das bayerische Vaterland und für ganz Teutschland, Erlangen 1836

"

Memorandum an das kgl. Ministerium des Handels von der Handelskammer in Passau, Passau 1851

- O. Verf.: Nachtrag zur Denkschrift des Eisenbahncomité Bayreuth vom 20. März 1872, Separatdruck des "Bayreuther Tagblatt" vom 31. März 1872
- " Schwandorf oder Sulzbach?, Denkschrift des Eisenbahncomitees zu Pegnitz, Nürnberg 1861
- " Über den Bau und Betrieb der bayer. Staatsbahnen und der bayer. Ostbahnen, München 1868
- " Über die oberpfälzischen Eisenbahnlinien, Denkschrift des Vilsecker Eisenbahnvereins, Amberg 1864
- " Über die Vermehrung der oberpfälzischen Eisenbahnlinien, Denkschrift des Vils-ecker Eisenbahnvereins, Amberg 1861
- " Vorstellung des Eisenbahncomitees von Straubing, den Bau einer Eisenbahn von Rosenheim über Mühldorf nach Straubing und Cham betreffend, Straubing 1868
- " Vorstellung und Bitte der Gemeindegemeinden der Stadt Hof, die Erbauung einer Lokomotiveisenbahn durch das Fichtelgebirge in der Richtung von Süd nach Nord zur Verbindung der Ostbahn mit der Ludwigs-Süd-Nordbahn betr., Hof 1869
- Pechmann, Heinrich, Frh. von: Beleuchtung der vom geheimen Räte von Wiebeking unter dem Titel: "Abgedruckene Erklärung" herausgegebene Druckschrift und einige Blicke auf seine Verwaltung des Wasser- und Straßenbaues im Kgr. Bayern, München 1822

- Pechmann, Heinrich, Frh. von: Entwurf für den Kanal zur Verbindung der Donau mit dem Main, München 1832
- " Über den früheren und gegenwärtigen Zustand des Wasser- und Straßenbaues im Königreiche Bayern, München 1822
- Portia, G. v.: Die Verbindung der Elbe und Oder mit der Donau und dem Rhein, als Nachtrag zur Wasserstraße von München nach Tyrol und an den Bodensee, München 1808
- Regnet, Michael Georg: Einige Fingerzeige zur Beförderung des großen Projektes, die Donau mit dem Rheine zu vereinigen, Nürnberg 1801
- Röckl, Alois: Über die Vervollständigung des bay. Eisenbahnnetzes, Ein Wort an die Kammer der Abgeordneten, München 1865
- Schlör, Gustav von: Die Entwicklung der bayerischen Ostbahnen auf der Grundlage des Gesetzes vom 29. April 1868, München 1873
- " Die Montanindustrie und die Eisenbahnen der Oberpfalz, München 1861
- Soden, Julius von: Der Maximilianskanal, Über die Vereinigung der Donau mit dem Main und Rhein, Nürnberg 1822
- Wiebeking, Ritter von: Beweis auf die örtliche Untersuchung und auf die Lehren der Kanalbaukunde gegründet, daß der 1832 auf Staatskosten bekannt gemachte Entwurf zu einem Kanal zwischen der Donau und dem Mayn in der Ausführung nicht gelingen könne, München 1834

c) Zeitungen und sonstige Quellen

Allgemeine Handlungszeitung, herausgegeben von: Erhard
Friedrich Leuchs, Nürnberg,
Jg. 1833

Allgemeine Zeitung, Augsburg, Verlag der J. G. Cottaschen
Buchhandlung in Stuttgart,
Jg. 1827 - 1845

Bayerische Verkehrsblätter, Zeitschrift für Eisenbahn-,
Post-, Telegraphen- und Tele-
phonwesen, Jg. 1895

Bayreuther Tagblatt, 1869 - 1874

Frankfurter Börsen- und Handelszeitung, 1860 - 1874

Frankfurter Handelsblatt von 1874

K. k. Verordnungsblatt von 1857

Korrespondent von und für Deutschland, Jg. 1833 - 1840

Lokomotiv- und Wagenverzeichnisse der kgl. priv. bayer.
Ostbahnen, o.O. 1875

Protokoll- und Beilagenbände der Kammer der Reichsräte von
1825 bis 1876

Regierungsblatt für das Königreich Bayern, Jg. 1845

Stenographische Berichte der Kammer der Abgeordneten von
1819 bis 1876 mit Beilagen- und Protokollbänden

Süddeutsche Zeitung von 1860 bis 1874

d) Akten

1. Ministerialakten:

Akten der Staatsschuldenkommission

Akten des kgl. Staatsministeriums der Finanzen

Akten des kgl. Staatsministeriums des Handels und der
öffentlichen Arbeiten

Akten des kgl. Staatsministeriums des kgl. Hauses und
des Äußeren

Geheime Rats-Akten des kgl. Staatsministeriums des Innern

Präsidialakten des k. k. Handelsministeriums

Protokolle der Sitzungen des kgl. Staatsrates

2. Eisenbahnakten:

Akten der Generaldirektion der kgl. Verkehrsanstalten

Akten der kgl. priv. Ludwigs-Eisenbahngesellschaft

Akten der verschiedenen Eisenbahnkomitees

Akten des Regierungskommissars bei den bayerischen Ostbahnen

Akten des Verwaltungsrates der bayerischen Ostbahnen

3. Magistratsakten:

Akten der Magistrate der Städte:

Amberg, Bamberg, Bayreuth, Fürth, Hof, Nürnberg, Regensburg,
Weiden

in den jeweiligen Stadtarchiven

Verzeichnis der für den Bahnbau verantwortlichen
Ministerien¹⁾

Der Neubau der Eisenbahnen unterstand:

Bis zum Jahre 1848 dem kgl. Staatsministerium des Innern
unter

Ludwig Fürst von Öttingen-Wallerstein
Karl von Abel und
Gottlieb Freiherr von Thon-Dittmer.

Vom 1. Dezember 1848 bis 31. Dezember 1871 dem kgl. Staats-
ministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten
unter

Otto Graf von Bray
Ludwig Freiherr von der Pfordten
Karl Freiherr von Schrenk
Adolph von Pfretzschner und
Gustav von Schlör

Ab 1. Januar 1872 dem kgl. Staatsministerium des kgl.
Hauses und des Äußeren unter

Friedrich Graf von Hegnenberg-Dux
Adolph von Pfretzschner und
Krafft Freiherr von Crailsheim

1) Marggraff, Hugo, a.a.O., S. 27

Chronologische Übersicht der behandelten Bahnen mit Register

Bezeichnung der Strecken	km ¹⁾	Datum der Eröffnung	Rechtsgrund- lage ²⁾	Rechtsver- hältnis	Register
Nürnberg - Firth	6,05	7.12.1835	K 19.	Privatbahn	S. 3, 19, 24
München - Augsburg	61,85	4.10.1840	K 3.	vormals Privatbahn	S. 24
Nürnberg - Bamberg	61,44	1.10.1844	G 25.	Staatsbahn	S. 35, 56
Bamberg - Lichtenfels	31,96	15. 2.1846	G 25.	Staatsbahn	S. 35, 56
Lichtenfels - Neuenmarkt	42,42	15.10.1846	G 25.	Staatsbahn	S. 35, 56
Neuenmarkt - Hof	55,42	1.11.1848	G 25.	Staatsbahn	S. 35, 56
Hof - sächsische Grenze	11,57	20.11.1848	G 25.	verpachtet	S. 35, 56
Nürnberg - Schwabach	14,92	1. 4.1849	G 25.	Staatsbahn	S. 24, 62
Donauwörth - Öttingen	43,35	15. 5.1849	G 25.	Staatsbahn	S. 24, 62
Öttingen - Gunzenhausen	26,38	20. 8.1849	G 25.	Staatsbahn	S. 24, 62
Gunzenhausen - Schwabach	45,38	1.10.1849	G 25.	Staatsbahn	S. 24, 62
Bamberg - Haßfurt	32,47	1. 8.1852	G 23.	Staatsbahn	S. 68, 78
Haßfurt - Schweinfurt	21,18	3.11.1852	G 23.	Staatsbahn	S. 68, 78
Neuenmarkt - Bayreuth	20,87	28.11.1853	V 27.	Pachtbahn	S. 58, 65, 75, 117
Schweinfurt - Würzburg	45,81	1. 7.1854	G 23.	Staatsbahn	S. 68, 78
Würzburg - Aschaffenburg	89,26	1.10.1854	G 23.	Staatsbahn	S. 68, 78
Aschaffenburg - Grenze gegen Frankfurt	16,35	1.10.1854	G 23.	verpachtet	S. 82

Bezeichnung der Strecken	km ¹⁾	Datum der Eröffnung	Rechtsgrund- lage ²⁾	Rechtsver- hältnis	Register
Lichtenfels - Grenze gegen Goburg	7,93	24. 1.1859	G 23. 5.1846	verpachtet	S. 35, 50
Nürnberg - Hersbruck	27,94	9. 5.1859	K 12. 4.1856	Ostbahn	S. 27,74,92,107
Gunzenhausen - Ansbach	26,92	1. 7.1859	V 5. 8.1856	Pachtbahn	S. 166
Hersbruck - Amberg - Regensburg	108,64	12.12.1859	K 12. 4.1856	Ostbahn	S. 27,74,92,107
Regensburg - Geiselhöring - Landshut	76,02	12.12.1859	K 12. 4.1856	Ostbahn	S. 83, 92
Geiselhöring - Straubing	15,57	12.12.1859	K 12. 4.1856	Ostbahn	S. 83, 92
Straubing - Passau	76,30	20. 9.1860	K 12. 4.1856	Ostbahn	S. 83, 92
Passau - österr. Grenze	1,58	20. 9.1860	K 12. 4.1856	verpachtet	S. 83, 92
Schwandorf - Cham	47,93	7. 1.1861	K 12. 4.1856	Ostbahn	S. 78, 107
Hochstadt - Gundelsdorf	21,09	20. 2.1861	V 1. 2.1860	Pachtbahn	S. 152
Cham - Furth i.W.	19,22	20. 9.1861	K 12. 4.1856	Ostbahn	S. 78, 107
Furth i.W. - Grenze	6,73	20. 9.1861	K 12. 4.1856	verpachtet	S. 78, 107
Nürnberg - Fürther-Kreuzung	7,58	1.10.1862	G 23. 9.1861	Staatsbahn	S. 63, 173
Gundelsdorf - Stockheim	3,47	1. 3.1863	V 10. 4.1862	Pachtbahn	S. 155
Schwandorf - Weiden	43,87	1.10.1863	K 3. 1.1862	Ostbahn	S. 88, 129
Nördlingen - württembergische Grenze	3,71	3.10.1863	G 23. 9.1861	Staatsbahn	S. 66, 173
Weiden - Bayreuth	52,02	1.12.1863	K 3. 1.1862	Ostbahn	S. 129
Ansbach - Würzburg	88,77	1. 7.1864	G 23. 9.1861	Staatsbahn	S. 167

Bezeichnung der Strecken	km ¹⁾	Datum der Eröffnung	Rechtsgrund- lage ²⁾	Rechtsver- hältnis	Register
Weiden - Mitterteich	39,26	15. 8. 1864	K 3.	1. 1862 Ostbahn	S. 129
Fürth - Würzburg	94,55	19. 6. 1865	G 23.	9. 1861 Staatsbahn	S. 73, 167
Güterbahn Regensburg - Donaulände	1,45	1. 10. 1865	K 12.	4. 1856 Ostbahn	S. 184
Güterbahn Passau - Donaulände	1,07	1. 10. 1865	K 12.	4. 1856 Ostbahn	S. 184
Mitterteich - Eger	20,62	15. 10. 1865	K 3.	1. 1862 Ostbahn	S. 129
Oberkotzau - Eger	54,49	1. 11. 1865	V 15.	9. 1863 Pachtbahn	S. 108
Plattling - Deggendorf	8,53	1. 3. 1866	K 3.	1. 1862 Privatbahn	S. 140, 187
Treuchtlingen - Gunzenhausen	23,67	2. 10. 1869	G 5.	10. 1863 Staatsbahn	S. 167
Treuchtlingen - Pleinfeld	18,11	2. 10. 1869	G 5.	10. 1863 Staatsbahn	S. 131, 167
Ingolstadt - Treuchtlingen	55,63	12. 4. 1870	G 5.	10. 1863 Staatsbahn	S. 131, 167
Schweinfurt - Kissingen	25,59	9. 10. 1871	G 28.	4. 1867 Staatsbahn	S. 123, 128
Nürnberg - Neumarkt	36,04	1. 12. 1871	K 3.	8. 1869 Ostbahn	S. 76, 196
Wiesau - Tirschenreuth	11,00	10. 11. 1872	K 10.	11. 1870 Vizinalbahn der Ostbahn	S. 179
Neumarkt - Seubersdorf	20,35	15. 5. 1873	K 3.	8. 1869 Ostbahn	S. 196
Seubersdorf - Regensburg	44,01	1. 7. 1873	K 3.	8. 1869 Ostbahn	S. 196
Sünching - Radldorf - Strau- bing	16,15	1. 7. 1873	K 3.	8. 1869 Ostbahn	S. 190
Neufahrn - Obertraubling - Regensburg	39,25	6. 8. 1873	K 3.	8. 1869 Ostbahn	S. 190

Bezeichnung der Strecken	km ¹⁾	Datum der Eröffnung	Rechtsgrund- lage ²⁾	Rechtsver- hältnis	Register
Nürnberg - Ansbach	43,71	15. 5. 1875	G 29. 4. 1869	Staatsbahn	S. 167
Ansbach - Grenze gegen Crailsheim	36,32	1. 6. 1875	G 29. 4. 1869	Staatsbahn	S. 167
Weiden - Vilseck - Neukirchen	51,52	15. 10. 1875	K 3. 8. 1869	Ostbahn	S. 193, 213, 221
Plattling - Mühldorf	81,72	15. 10. 1875	K 3. 8. 1869 + K 25. 11. 1872	Ostbahn	S. 184
Sinzing - Alling	4,14	20. 12. 1875	G 27. 7. 1874	Vizinalbahn	S. 197
Fürth - Vach - Eltersdorf	8,75	1. 8. 1876	G 27. 7. 1874	Alte Strecke abgebrochen	S. 63
Nürnberg - Schnabelwald - Bayreuth	93,12	15. 7. 1877	G 29. 4. 1869	Staatsbahn	S. 176, 206
Oberkotzau - Hohenbrunn - Wunsiedel	32,23	15. 8. 1877	G 27. 7. 1874	Staatsbahn	S. 139, 210
Plattling - Ludwigstal	63,45	16. 9. 1877	K 25. 11. 1872	Ostbahn	S. 110, 145, 184
Hersbruck - Pommelsbrunn	5,43	15. 10. 1877	G 27. 7. 1874	Staatsbahn	S. 221
Ludwigstal - Eisenstein	8,18	15. 11. 1877	K 25. 11. 1872	Ostbahn	S. 110, 145, 184
Schnabelwald - Kirchenlaibach - Holenbrunn	56,65	15. 5. 1878	G 27. 7. 1874	Staatsbahn	S. 212
Feucht - Altdorf	11,70	15. 10. 1878	G 29. 7. 1876	Vizinalbahn	S. 179
Redwitz - Schirnding	14,10	20. 11. 1879	G 27. 7. 1874	Staatsbahn	S. 137, 210

Bezeichnung der Strecken	km ¹⁾	Datum der Eröffnung	Rechtsgrund- lage ²⁾	Rechtsver- hältnis	Register
Wiesau - Redwitz	17,81	16. 5. 1882	G 1. 2. 1880	Staatsbahn	S. 213
Schirnding - Eger	13,10	1. 11. 1883	G 27. 7. 1874	Staatsbahn	S. 210
Stockheim - Probstzella	29,33	1. 10. 1885	G 1. 2. 1880	Staatsbahn	S. 141, 155

1) Km-Angaben aus: Lutz, Kosmas, a.a.O., S. 472 ff.

2) G = Gesetz vom

K = Konzession vom

V = Pachtvertrag vom

Die Eisenbahnen Bayerns

Stand: 1. April 1858

— Staatsbahnen
im Betrieb
--- bay. Grenze



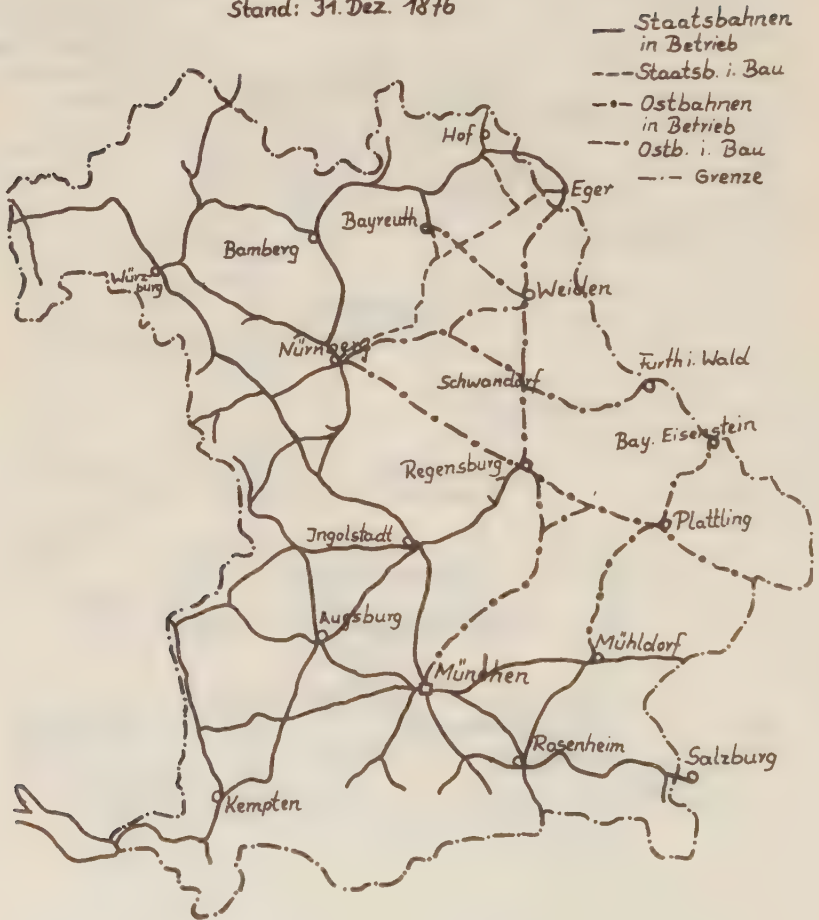
Die Eisenbahnen Bayerns

Stand: 1. Jan. 1868



Die Eisenbahnen Bayerns

Stand: 31. Dez. 1876



L e b e n s l a u f

Am 26. Juni 1939 wurde ich als Sohn des Gendarmeriemeisters Otto Witt und seiner Ehefrau Barbara, geb. Auerbach, in Nittenau, Landkreis Roding, geboren. Mein Vater fiel am 25. März 1944 in Frankreich. 1945 zogen wir nach Schwandorf. Hier besuchte ich die Volksschule. Als wir im Oktober 1950 nach Amberg übersiedelten, trat ich in die dortige Oberrealschule ein. Im Juli 1959 erhielt ich das Reifezeugnis.

Mit dem Wintersemester 1959/60 begann mein Studium. Außer dem 3. und 4. Semester an der Universität in Innsbruck, studierte ich ausschließlich an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen - Nürnberg, wo ich im November 1963 mit Erfolg die Diplomprüfung für Handelslehrer bestand.

Nach dem Examen suchte ich in den Archiven nach Quellen für vorliegende Dissertation, mußte aber aus finanziellen Gründen im Mai 1964 in den Vorbereitungsdienst für das Lehramt an kaufmännischen Schulen eintreten. Dennoch konnte ich zu Beginn des Wintersemesters 1964/65 an der Universität Erlangen - Nürnberg mit Erfolg die Diplomprüfung für Kaufleute ablegen.

Seit Januar 1967 bin ich als Studienassessor an der Verbandsberufsschule in Schwandorf tätig.

Offsetdruck - Fotodruck

Josef Hög

8520 Erlangen, Hauptstr. 109, (Nähe Martin-Luther-Platz.) Tel. 22990

Offsetdruck-Fotodruck

J. Hogl, 852 Erlangen, Hauptstr. 109, (Nähe Martin-Luther-Platz) Tel. 2 29 90
